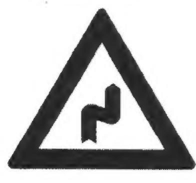
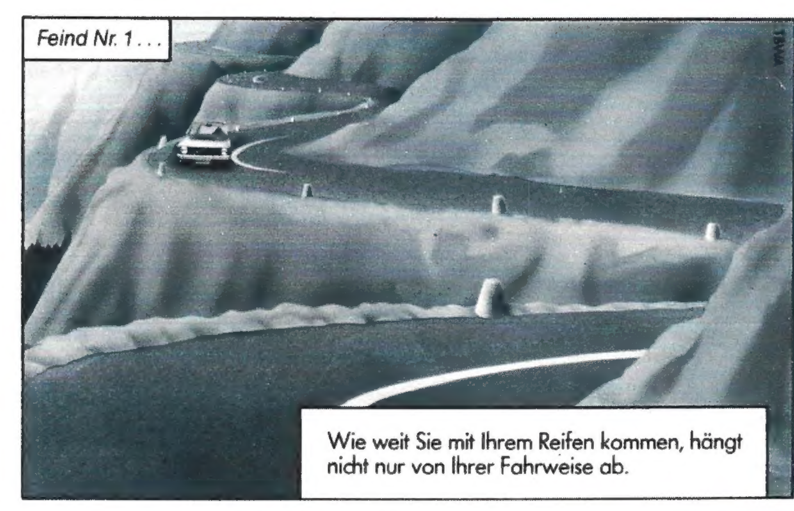


Mai/Juni 1977 · 24. Jahrgang
Heft 3
Offizielles Mitteilungsblatt ACE des Auto Club Europa
D 2304 FX
NEUE AUTOS · VERKEHR
POLITIK · REISEZIELE · RECHT
ACE Lenkrad
Der große Irrtum von Capital
Seite 82
So schützen Sie Ihr Auto vor Dieben
Seite 58
Neue Betriebskosten-tabellen
Seite 26
Countdown für den Urlaub
PERSÖNLICHES EXEMPLAR VON:
Gewinnen Sie ein neues Auto
Seite 95

Über den Abrieb der Reifen in Kurven.





Die Kurve macht den Reifen alt . . . Es ist bewiesen, daß der Reifen-Abrieb in Kurven bis zu achtmal höher liegt als bei Geradeaus-Fahrten, was vom ständigen Anheben und Aufliegen der Reifen herrührt. Das Ergebnis sind Querbewegungen innerhalb des Profils, die zu erhöhtem Abrieb führen.

Die Dunlop-Lösung . . .

Dunlop hat für dieses Problem spezielle Entkupplungsrillen entwickelt, die die Lauffläche leicht von den Reifenschultern abkuppeln. Daraus folgt eine Verminderung der Querbewegungen und eine Verringerung des Abriebs in Kurven.



Das AvD-Testergebnis in „Motor Reise Revue" (Heft 3/77) bestätigt unsere erfolgreichen Bemühungen um eine lange Lebensdauer der Reifen. So landete der Dunlop SP 4 im Langlauf auf Platz 1 und bekam die Note „sehr gut".

AvD: Platz 1 und Note „sehr gut" auch bei Aquaplaning...

Damit belegt der Dunlop SP 4, daß er Wirtschaftlichkeit und Sicherheit in sich vereint. Im Urteil des Test-Teams ist er sogar „. . . in der Summe seiner positiven Eigenschaften . . . um Nasenlängen voraus".
Der ADAC bestätigte im März '77 einmal mehr:
Der Dunlop SP 4 ist „gut" bei Nässe und „gut" auch in der Verschleißprüfung.

Dunlop SP Stahlgürtel.
Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.



DUNLOP SP

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Stellvertreter des Chefredakteurs: Rolf H. Gall. Bildredaktion u. Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.



Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 53 10 61, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 13a vom 1. 1. 1977.

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE-LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e.V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Postbezug: 3,80 DM pro Jahr. Auflage 522 000.

inhalt

AUTO CLUB EUROPA

TECHNIK UND WIRTSCHAFT

RECHT

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

REISE/CAMPING

*

Titelfoto: Krassmann



Die Unterschiede zwischen dem Diesel Golf und der Benzinausführung brachte ein ausführlicher Vergleich an den Tag. Seite 16



Europas billigster Transporter ist der italienische Vespa-Car. Das merkwürdige Gefährt wird vorgestellt auf Seite 6.



Immer mehr Autofahrer leisten sich einen teuren Luxus: 500 DM ist ihnen die drahtlose Verbindung zu anderen Autofahrern wert. Seite 30



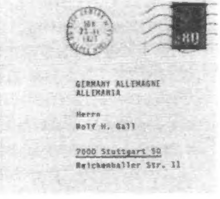
Warum sind Kinder in der Bundesrepublik so gefährdet? Das LENKRAD-Interview bringt den Beweis: Die Straßenplaner haben vielfach versagt. Seite 52



Haben Sie ein Schwarzes Brett? Dann sollten Sie die Mittelseiten des Heftes herausnehmen und dort anschlagen. Seite 66



Man kennt meist nur ihre Stimme, aber wer dahinter steckt, wissen nur wenige: die Macher des Verkehrsrundfunks. Seite 100



Jedes Jahr der gleiche Ärger: Postkarten brauchen oft länger als der ganze Urlaub dauert. Seite 104

Liebe Lenkrad-Leser

Schlechter journalistischer Stil

Die Pressefreiheit in der Bundesrepublik Deutschland ist im Grundgesetz Artikel 5 Ziffer 1 garantiert. Sie ist ein kostbares Gut und für die Funktion der Demokratie ein unentbehrlicher Bestandteil. Zur Pressefreiheit gehört aber auch, daß sich Journalisten, bevor sie ihre Beiträge veröffentlichen, sehr sorgfältig informieren und recherchieren. Die im Grundgesetz garantierte ungehinderte Unterrichtung aus allgemein zugänglichen Quellen ist schließlich nicht einseitige Verpflichtung. Ich bin darüber hinaus der Meinung, daß Journalisten, wenn sie sich geirrt haben, als gute Demokraten auch bereit sein sollen, den Irrtum einzusehen und sich korrigieren müssen. Insbesondere dann, wenn ihre irreführende Berichterstattung negative Folgen nach sich ziehen kann, – oder gar gezogen hat.

Das Wirtschaftsmagazin „Capital", dessen Chefredakteur der durch Funk und Fernsehen bekannte Herr Johannes Groß ist, hat sich in seiner Ausgabe 4/1977 mit Auslandsschutzbriefen der Automobilclubs in der BRD beschäftigt. Ein sehr dankenswertes Unterfangen, dem aber eine sorgfältige Unterrichtung vorangehen muß. Unser Haus in Stuttgart hat für Journalisten, die sich über unsere Arbeit und unsere Leistungen für unsere Mitglieder informieren möchten, immer offene Türen. Das ist in der Branche bekannt. Auch die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder stehen nach vorheriger Terminabsprache für Auskünfte jeder Art selbstverständlich zur Verfügung.

Sich umfassend zu unterrichten, schien den Mitarbeitern von Herrn Groß offensichtlich zu aufwendig. Sie griffen zum Telefon und unterhielten sich mit einem Sachbearbeiter der Inkassostelle, ohne zu sagen, was mit den derart „recherchierten" Auskünften bezweckt werden sollte. Das Ergebnis dieser Arbeitsweise: eine völlig unklare und in der Sache irreführende Darstellung. Eine Unverschämtheit war, darauf sei noch hingewiesen, daß man sich auf die Auskunft des Sachbearbeiters berief, der mit Sicherheit keine Auskünfte gegeben hätte, wenn man sich zu erkennen gegeben hätte.

Zu den irreführenden Darstellungen darf ich bemerken, daß der ACE in der Aufzählung „Auslandsschutzbrief" mit 22 Mark belastet worden ist, obwohl die gleiche Zeitschrift in ihrer August-Ausgabe 1976 noch sehr richtig vermerkt hat, daß der ACE keine zusätzlichen Gebühren für den Schutz und die Hilfe im Ausland erhebt, als einziger Autoclub in unserem Land. Diese Leistungen, so stand im damaligen Artikel geschrieben, seien im Leistungspaket des ACE enthalten.

In der Spalte „Auslandsrechtsschutz" werden wir mit 58 Mark um ein vielfaches höher veranschlagt als andere Clubs. Die vorgenannten Aufzählungen hat man zwar mit kleingedruckten Erläuterungen versehen. Ich muß jedoch die Frage stellen dürfen, was die Pannenversicherung und die Verkehrsunfallversicherung, die wir unseren Mitgliedern zusätzlich und verbilligt anbieten und die nahezu ausschließlich im Inland benötigt werden, mit den Auslandsschutzbriefen der anderen Clubs zu tun haben?

Die Zeitschrift „Capital" und damit ihr Chefredakteur, der die Veröffentlichung des irreführenden Artikels genehmigt hat, muß sich auch fragen lassen, warum der ACE im Gegensatz zu den anderen Clubs mit den Kosten für den Inlandsrechtsschutz belastet worden ist. Diese sehr oberflächliche und für den ACE negative Darstellung ist, weil man sich nicht sorgfältig unterrichtet hat, nach meiner Auffassung mit dem Grundgesetz nicht vereinbar.

Auch anderes an der Capital-Story ist merkwürdig: Was soll bei der Aufzählung die Vollkaskoversicherung, die der ACE seinen Mitgliedern gar nicht anbietet? Und wenn schon darauf nicht verzichtet werden kann, aus Gründen, die wir nicht kennen, warum nimmt man dann unterschiedliche Prämienangaben für die gleichen Fahrzeugtypen? Meine Frage an Herrn Groß: „War dies ein willkommener Anlaß für Sie und Ihre Mannen, den Autoclub des DGB und seiner Gewerkschaften zum teuersten Autoclub in der Bundesrepublik abzustempeln?"

Für die Pressestelle des Verlages Gruner + Jahr in Hamburg, in dem die Zeitschrift „Capital" verlegt wird, war dies offensichtlich so, denn in einer Presseerklärung wird der ADAC als billigster und der „Gewerkschaftsverein ACE als teuerster Autoclub" herausgestellt.

Wir haben die Herren Groß und Dr. Ziegler von der Chefredaktion „Capital" am 31. 3. 1977 mit Fernschreiben aufgefordert, eine Berichtigung zu veröffentlichen. Sie haben es nicht für notwendig gehalten, dem Vorstandsvorsitzenden des zweitgrößten deutschen Autoclubs zu antworten. Eine Wertung dieses Verhaltens kann man sich ersparen. Allein die sachliche Feststellung, daß der sich sonst immer sehr korrekt gebende Herr Groß die Anstandsregeln nicht beachtet, mag für sich sprechen.

Wir haben natürlich auch die Pressestelle des Verlages Gruner + Jahr mündlich und schriftlich aufgefordert, eine Berichtigung herauszugeben. Ohne Erfolg. Seitdem haben wir es mit Vertretern der Rechtsabteilungen zu tun. Eine Einigung im gegenseitigen Einvernehmen war nicht zu erreichen. Auch unser Hinweis, daß die Veröffentlichung der Gruner + Jahr-Pressemeldung in der Bildzeitung, die wie immer dabei ist, und in einigen kleinen Tageszeitungen dem ACE Schaden zufüge, führte wegen Unbelehrbarkeit der Gruner + Jahr-Truppe zu keinem Ergebnis. Das haben wir sehr bedauert. Wir wären aber schlechte Sachwalter der Interessen unserer Mitglieder, die uns schließlich durch ihre Wahl ihr Vertrauen geschenkt haben, wenn wir nicht die Gerichtsbarkeit bemüht hätten: Wir mußten also zum Kadi laufen, um unser verbrieftes Recht auf Abdruck einer Gegendarstellung zu erreichen, – und dort um jedes Wort kämpfen. Das Landgericht Hamburg hat jedoch verfügt, daß die von uns verlangte Gegendarstellung im Pressedienst von Gruner + Jahr abgedruckt werden muß.

Auf einen langwierigen Rechtsstreit mit „Capital" haben wir verzichtet. Statt dessen werden wir, weil unsere Mitglieder einen Anspruch darauf haben, auf Seite 82 dieser Ausgabe die „Capital"-Tabelle richtigstellen.

Wir ziehen folgendes Fazit:

Die Auseinandersetzungen hätten vermieden werden können. Ein Wort von Herrn Groß, die Sache in einer Gegendarstellung richtigzustellen, nachdem wir deutlich gemacht haben, daß die Darstellungen völlig unzureichend und in der Sache falsch und irreführend sind, hätte genügt.

Auch solche Entscheidungen gehören zu einem freien und fairen Journalismus in einem demokratischen Staat. Irren ist menschlich. Sich zu Fehlern bekennen und bereit zu sein, sich zu korrigieren, um Schaden abzuwenden, erfordert Bekennermut und menschliche Größe. Eine Reihe von Tageszeitungen konnten wir in persönlichen Gesprächen auf die Einseitigkeit der „Capital"-Geschichte und auf die Fehler im Gruner + Jahr-Pressedienst aufmerksam machen. Sie waren sofort und ohne große Worte zu machen, bereit, etwas zu berichtigen, das sie guten Glaubens nachgedruckt hatten. Andere verantwortliche Redakteure ließen sich von unseren Argumenten überzeugen und druckten die Falschmeldung erst gar nicht ab.

Der Bekennermut und die menschliche Größe fehlten in unserer Sache dem Chefredakteur des Wirtschaftsmagazins, Herrn Johannes Groß. Das ist bedauerlich, sehr bedauerlich. Die ACE-Familie, Arbeiter, Angestellte und Beamte, werden Herrn Groß künftig nach dieser Haltung beurteilen und mit Sicherheit anders hören und sehen.

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

Wir sind multinational.

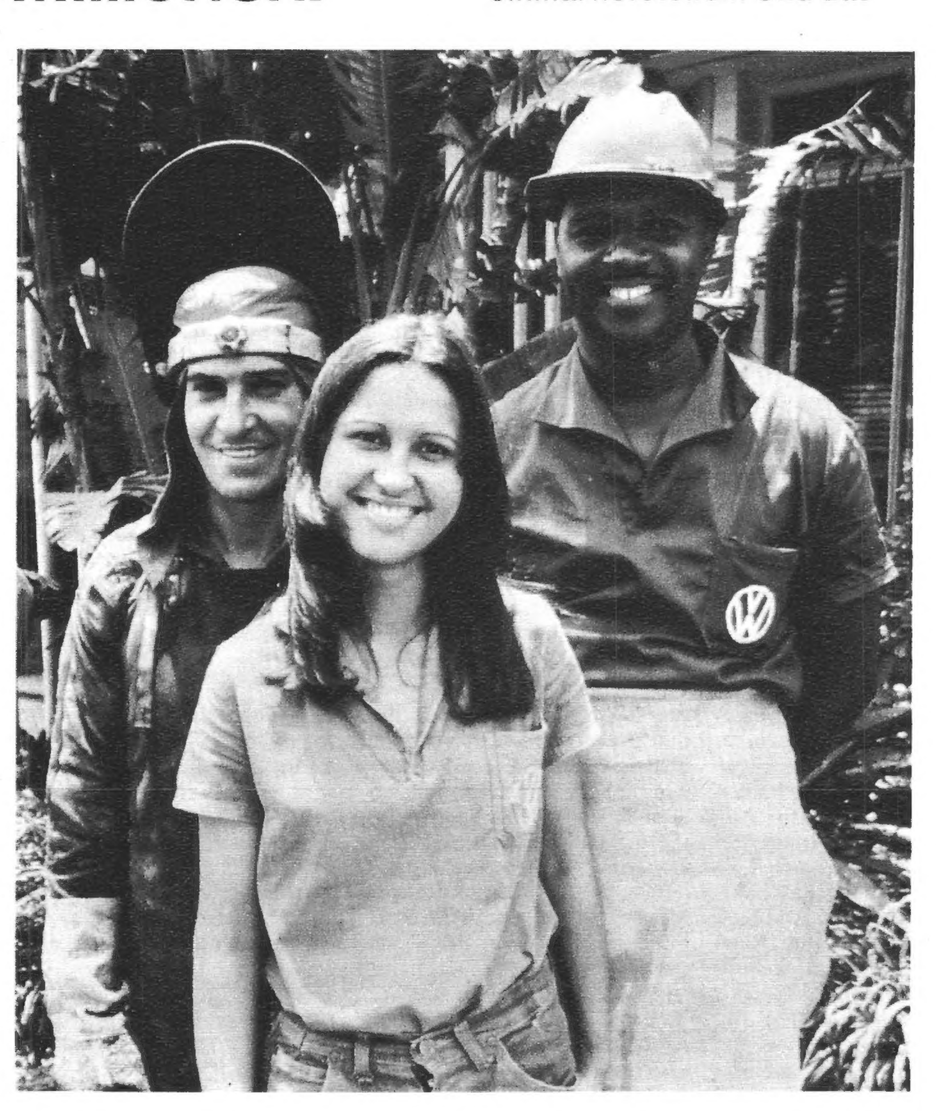
Darüber freuen sich Millionen.

Wo man Volkswagen baut, geht es den Menschen besser. Nicht nur hier im Land. Die VW-Mitarbeiter in Brasilien, Mexico und Südafrika sind seit vielen Jahren Zeugen dafür. So unterschiedlich auch Lebensgewohnheiten und Gesetze dort sein mögen — wer bei VW arbeitet verdient gut, kann sich mehr als den gewöhnlichen Lebensunterhalt leisten, ist bei Krankheit versichert und im Alter.

Wenn heute in vielen Ländern Volkswagenwerke stehen, hatte das seinen Ursprung im Wunsch, besonders gute Autos besonders billig zu bauen. Um das zu erreichen, muß man möglichst viele auf einmal herstellen. Und das Material dafür muß man dort einkaufen, wo es am günstigsten zu bekommen ist.

Die Folgen: VW treibt seit vielen Jahren mit aller Welt Handel, liefert Volkswagen in 140 Länder und errichtet überall Kundendienst-Stationen.

Das hatte wieder Folgen: Mancherorts wuchs der Bedarf an Automobilen so kräftig, daß es sich gelohnt hat, dort eigene VW-Werke zu bauen. Diese brauchen Teile und Zubehör — und wieder wurden Fabriken gegründet, die uns damit versorgen. Kaufleute, Handwerker und Dienstleistungsbetriebe erhielten mehr Aufträge und brauchten mehr Mitarbeiter.



Mehr Menschen konnten besser leben. Mehr Menschen konnten ihr eigenes Auto fahren. VW konnte noch mehr Autos bauen.

Durch seine internationale Ausbreitung hat VW Zehntausende von Arbeitsplätzen geschaffen und Millionen Menschen in vielen Ländern nicht nur beweglicher gemacht, sondern auch zufriedener, wohlhabender und unabhängiger.

VW ist mehr als Autos.



Was VW außerdem für die Entwicklung in fernen Ländern bedeutet, lesen Sie in unserer nächsten Anzeige.



Dreirad mit Rucksack

Dieses Auto kostet rund 4000 Mark und wird Europas wirtschaftlichstes Transportfahrzeug genannt: Der Vespa-Car, ein Motorroller mit Rucksack. Gebaut wird er vom italienischen Piaggio-Konzern, also genau dort, wo die berühmte Vespa auch hergestellt wird. Die Vespa GmbH in Augsburg vertreibt ihn gegenwärtig in zwei Ausführungen. Einmal als Pritschenwagen und zum anderen mit Kastenaufbau.

Angetrieben wird das Vehikel von einem 200 ccm-Einzylinder-Zweitakter-Motor (Drehschieber), der 10 PS bringt und das Gefährt auf gute 60 km/h treibt. Das Dreirad kann 600 kg zuladen. Die neue Namensgebung für den im Prinzip schon seit 1956 gebauten Vespa-Transporter, der sich jetzt stolz Car nennen darf, zeigt, daß die Stilisten und die Wort- und Formgestalter die Oberhand gewonnen haben. Tatsächlich bietet das Auto einen etwas futuristischen und trotzdem unwirklichen Anblick.

Die Sicht nach außen ist dank des großen Glases relativ gut und die Innenausstattung ist auch für einen Transporter – sieht man einmal von der wenig brauchbaren Heizung ab – ausreichend. Die Scheibenwaschanlage und die Warnblinkanlage gehören ebenso zur Ausstattung, wie eine leichte Polsterung der blechernen Türen und die Tatsache, daß Fahrer und Beifahrer auf zwei Sitzen Platz haben. Wo der Reiz dieses Fahrzeuges liegt, wissen die Marktstrategen in Augsburg: Sie zielen daraufhin ab, daß die Wirtschaftlichkeit des kleinen Motors und die niedrigen Anschaffungskosten viele Fuhrparks oder City-Zulieferer reizen, diesen Zweitakter anzuschaffen. Dabei darf man nicht vergessen, daß das Auto notfalls auch auf der Autobahn fahren darf, weil es tatsächlich, wenn auch erst nach längerem Anlauf, schneller als 60 km/h fährt.

Der Motor sitzt auf der Hinterachse und verleiht durch sein Gewicht den angetriebenen Rädern gute Bewegungseigenschaften. Der Schwerpunkt liegt naturgemäß tief. Faszinierend ist die Wendigkeit des Vespa-Car. Wir fuhren in der Stadt Stuttgart mit unserem gelben Vespa-Car auf Parkwegen und sogar in Gebieten, wo man mit dem normalen Auto gar nicht mehr hinfahren darf. Das fiel gar nicht besonders auf, denn irgend ein findiger Mensch hatte mit schwarzer Folie das Stuttgarter Rössle auf die Seitentür des gelben Fahrzeugs geklebt, und nie zuvor haben wir so viele erstaunt und respektvoll dreinblickende Uniformträger gesehen, von denen keiner auch nur ein Wort erwähnte, weil wir mit diesem Fahrzeug auf Anlagenwegen fuhren. Wir mußten ja schließlich prüfen, ob mit diesem Spaß- und Spezialauto beispielsweise das Gelände der Bundesgartenschau bedient werden kann . . .

Wenig attraktiv hingegen war die Fahrt im Berufsverkehr, obwohl die Bedienung des Fahrzeugs keine Probleme brachte. Verunsichert waren wir vielmehr durch die relative Enge der Fahrerkabine und durch das nicht wegzuleugnende Gefühl, man habe sehr wenig Blech und Raum, also kaum eine Knautschzone vor und neben sich.

Das Fahrzeug kann übrigens für Autofahrer, die vor dem 1. Dezember 1954 den Führerschein für Klasse vier gemacht haben, attraktiv sein, wenn sie nicht mehr die Klasse drei erwerben wollen und ein Auto brauchen, mit dem sie halt auf ihr Gärtle oder zum Einkaufen fahren wollen. Für größere Fahrten allerdings ist es nicht tauglich.

50
100
500
1000
1500
2000
2500
3000

Schichten des Quartär/Paläozän

Schichten des Miozän/Oligozän

Schichten des Eozän/Paläozän

Schichten der Kreide

Schichten des Jura

ölführende Schicht

Um möglichst viel Nordsee-Öl zu fördern, bohren wir sogar um die Ecke.

Öl- und Erdgas-Vorkommen im porösen Gestein tief unter der Erde erstrecken sich oft über große Flächen. Wenn man von der so dringend benötigten Energie bald etwas haben will, genügt es nicht, diese Lagerstätten an einer einzigen Stelle mit einer Förderbohrung „anzustechen". Also bringt man eine ganze Anzahl Bohrungen nieder. Auf festem Boden technisch kein Problem.

Ganz anders bei Bohrungen weit draußen im Meer. Hier erfordern Wassertiefe und Stürme gigantische Förderplattformen, die viele hundert Millionen Mark kosten. Wie zum Beispiel diese 350 000 Tonnen schwere Plattform 150 km nordöstlich der Shetland-Inseln. Solche Kolosse kann man nicht ständig versetzen, man kann auch nicht 20 Stück davon bauen. Also müssen von einer Plattform möglichst viele Förderbohrungen niedergebracht werden.

Die verblüffende Lösung: Man bohrt einfach um die Ecke!

In genau vorausberechneten Winkeln – Ablenkung bis zu 62(!) Grad – werden hier von einer Plattform 38 Bohrungen 3 000 Meter tief bis in die Lagerstätte getrieben.

Erstaunliche Technik. Aber bald schon nicht mehr ausreichend, wenn wir in noch größeren Wassertiefen fördern müssen. So sind immer neue Anstrengungen erforderlich, damit Sie auch morgen über ESSO Markenkraftstoffe, Motorenöle und Heizöl verfügen können.

Weitere Informationen erhalten Sie von ESSO A.G.
Information 2 · Postfach 680 120 · 2000 Hamburg 65

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.

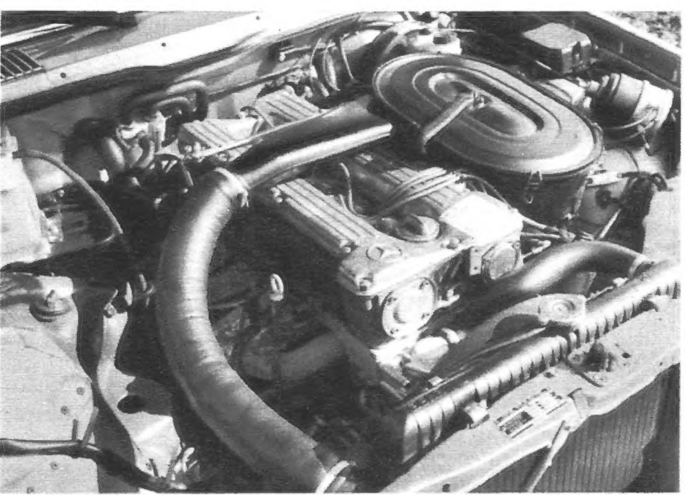


Daimlers neue Coupés

Die klassischen Oldies der Jahrtausendwende wurden Anfang April in Stuttgart-Untertürkheim vorgestellt: Ein Jahr nach der Markteinführung der sogenannten kleinen Limousinen 200 D bis 280 E folgen jetzt die Coupés, eigenständige Modelle auf der technischen Basis der viertürigen Limousinen, – ganz sicherlich auch künftige Marktrenner für Liebhaber schöner Autos, und vielleicht auch für die eine oder andere Freundin oder gar Gattin solcher potenten Autokäufer.



Elegante, fensterlose Seitenansicht



Drei Maschinen gibt es für das neue Coupé.



Comeback des Holzes bei der Konsole des neuen Coupés.



Klarer und übersichtlicher kann man ein Armaturenbrett nicht mehr gestalten.

Die Zweitürer fallen von vorne durch die bei allen Coupé-Modellen verwendeten Halogen-Breitbandscheinwerfer auf, wie sie bisher schon im 280 und im 280 E eingebaut werden. Die seitliche Linie wird durch die etwas stärker geneigten Front- und Heckscheiben bestimmt. Die neuen Autos wirken schlanker und sogar noch eleganter, sie scheinen wertvoller und damit noch unerreichbarer zu sein. Sie sind 8,5 Zentimeter kürzer als die Limousine und vier Zentimeter niedriger. Störend wirkt nur der an der Stelle des Fensterpfo-

Solche scharfe Kurven nimmt das neue Coupé trotz seiner großen Dimensionen nicht übel.



Hinten haben trotz dieser einladend wirkenden Sitze nur größere Kinder Platz.

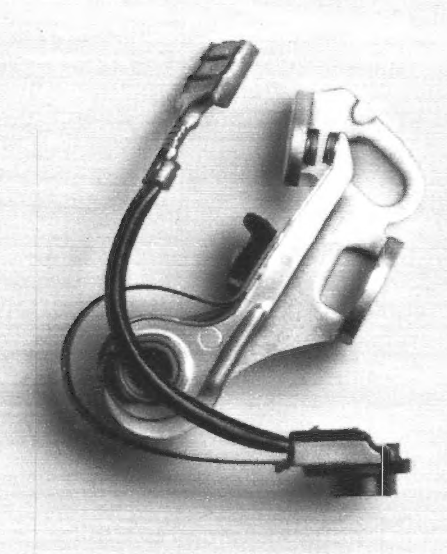




stens hochgezogene Aufwikkelmechanismus für den automatischen Sicherheitsgurt, der eine ganze Handbreit in die Seitenlinie des Fensters hineinragt. Daß auch die Stilisten der Firma Daimler Benz oder aber zumindest die Werbeabteilung an diesem technisch notwendigen Element keine reine Freude haben konnten, zeigt ein Blick in die Mercedes-Benz-Werbung für das neue Coupé. Die Autos sind so raffiniert fotografiert, daß man diesen Bürzel überhaupt nicht sieht oder aber man hat ihn hinterher wegretuschiert. Nach kurzer Gewöhnung stört er im Alltag überhaupt nicht, zumal er sicherheitstechnisch notwendig ist. Mir scheint jedoch die Retusche in der Daimler-Benz-Werbung oder die raffinierte Art, wie dieses Auto fotografiert wurde, charakteristisch zu sein für den ewigen Kampf zwischen Stilisten und Technikern. Bei kurzen Probefahrten im süddeutschen Raum überraschte vor allen Dingen der 2,3-Ltr-Vier-Zylinder-Motor im 230 C mit 109 PS (bei nur 4800 Umdrehungen) durch seine robuste, aber angenehme und flotte Gangart. Es war zu erwarten, daß dieses Auto lauter sein würde, als die Sechszylinder, jedoch hält es sich immer noch in Grenzen, selbst wenn man es auf 170 km/h Spitze treibt. Der 2,3 Liter Vier-Zylinder-Motor braucht Superkraftstoff.

Eleganter ist natürlich das 2,8 Liter Sechs-Zylinder-Coupé 280 C mit 156 PS oder gar der Einspritzer mit 177 PS. Beide Autos bringen die Fahrwerte reinrassiger Sportwagen und auch der kleine Vierzylinder kann auf der Landstraße mithalten, wenn es um flottes Fahren geht. Dabei verläßt einem nie das bestechende Sicherheitsgefühl der Daimler-Benz-Fahrzeuge.

Fotos: Feddersen



Gestern.

Heute.

Verschiebt sich beim Motor der Zündzeitpunkt, so kann das zu höherem Benzinverbrauch führen. Bosch hat eine neue kontaktlose Transistor-Zündanlage entwickelt, bei der sich nichts mehr verstellen kann. Sie macht Nachstellen und Warten überflüssig und verbessert die Starteigenschaften.

Kontaktgesteuerte Zündanlagen von Bosch bewähren sich Tag für Tag in Millionen von Autos.

Doch neue Technologien ermöglichten eine Weiterentwicklung: die kontaktlose Bosch-Transistor-Zündanlage.

Bisher mußte man alle 10 000 bis 15 000 km die Unterbrecherkontakte auswechseln. Macht man es nicht, verändern sich durch die Abnutzung Zeitpunkt und Spannung der Zündung. Der Motor verbraucht mehr Benzin, es gibt Zündaussetzer.

Die neue Zündanlage von Bosch braucht jahrelang überhaupt nicht mehr nachgestellt zu werden: Der Zündimpuls wird auf elektronischem Weg erzeugt und gesteuert. Es gibt keine Kontakte mehr, die verschleißen. Der Zündzeitpunkt bleibt daher über mehrere Jahre hin gleich, der Benzinverbrauch und der Schadstoff-Anteil im Abgas bleiben so niedrig wie möglich.

Die kontaktlose Bosch-Transistor-Zündanlage erhöht die Zündspannung bis zu 40 Prozent. Das bedeutet: keine Startschwierigkeiten, sicheres Zünden, selbst bei verrußten Kerzen. Der Motor läuft immer rund.

Wir haben Erfahrungen im Bau von Zündanlagen. 1897 baute Bosch die erste Automobil-Zündanlage in Serie. 1964 die erste Transistor-Zündanlage. Viele Automobil-Hersteller in Europa und alle in Deutschland bauen unsere Zündanlagen ein.

Sie haben mehr mit Bosch zu tun, als Sie denken.

Mit ziemlicher Sicherheit enthält Ihr Auto einiges von Bosch und wird bei der nächsten Inspektion mit Bosch-Prüfgeräten kontrolliert.

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, daß Sie im Supermarkt von unseren Maschinen verpackte Lebensmittel einkaufen, sie dann in Ihrer Bosch-Küche verarbeiten und in einem Bosch-Kühlschrank aufbewahren.

Vielleicht filmen Sie mit einer Filmkamera von Bosch, die Marke ist Bauer. In vielen Kinos bekommen Sie mit Bauer-Projektoren Filme vorgeführt. Oder Ihr Fernseher ist von Blaupunkt, also von Bosch. Wenn nicht, haben Sie vermutlich die Olympischen Spiele trotzdem mit unseren Augen gesehen: Viele der Wettkämpfe wurden mit Bosch-Fernsehkameras übertragen.

Bosch-Elektrowerkzeuge helfen beim Bau von Wohnungen, Badezimmer werden mit Junkers-Anbaumöbeln eingerichtet, Straßenbahnen fahren mit Bauteilen von uns, Kliniken bringen Blutkonserven mit Bosch-Geräten auf Körpertemperatur.

5 700 Wissenschaftler und Techniker arbeiten bei Bosch allein in Forschung und Entwicklung an Ideen, Produkten und Systemen.

BOSCH

Fast jeden Tag wenden sich Mitglieder an unsere Redaktion: Sie haben Ärger mit Werkstätten oder eine Meinungsverschiedenheit mit einer Automobilfirma. In vielen Fällen können wir mit einem Rat die Dinge zurechtrücken oder einen Kontakt vermitteln. Wenn dieses nicht hilft, haben diejenigen ACE-Mitglieder, die rechtsschutzversichert sind, noch immer die Möglichkeit, den juristischen Weg zu beschreiten: Sie können klagen, um zu ihrem Recht zu kommen. In einer neuen Serie veröffentlichen wir von Fall zu Fall Reklamationen unserer Leser, auch wenn diese Beispiele nicht typisch für eine Automobilfirma sein müssen. Nur durch Bloßlegung solcher häufig blamablen Fälle kann verhindert werden, daß andere Autofahrer in ähnlicher Weise zu Nachteilen kommen:

ICH REKLAMIERE

Lieferfristen beim VW-Vertrieb

Auf unsere Veröffentlichung in Heft 4/76 („VW-Audi mit neuem Vertrieb") bezieht sich LENKRAD-Leser Harald Groth. Er schrieb am 11. August 1976 an das VW-Werk, Abteilung Ersatzteilservice: „Am Donnerstag, 29. 7. 1976 um 12.30 Uhr auf der Rückfahrt vom Urlaub brach an meinem VW-Golf die Pleuelstange und durchschlug die Motorwand. Als ACE-Mitglied konnte ich mich schnell abschleppen lassen. Schon um 14 Uhr war das Auto in der Werkstatt der VW-Vertretung W. Seitz in Memmingen. Sie bestellte einen Teilmotor, der am Freitagmorgen (30. 7.) geliefert und eingebaut wurde. Bei der darauffolgenden Probefahrt ergab sich, daß auch der Zylinderkopf meines Motors einen Schaden durch den Pleuelbruch abbekommen hatte. Mir ist unklar, warum die VW-Werkstatt diesen Defekt nicht vorher festgestellt hatte. Es war bereits Freitag 14 Uhr geworden und man teilte mir mit, mein Fahrzeug würde frühestens Montagabend fertig – wenn rechtzeitig ein neues Ersatzteil geliefert würde. Mir blieb nichts anderes übrig, als einen Leihwagen (zum günstigen Wochenendtarif) zu nehmen, da ich meine Familie nicht von Donnerstag bis voraussichtlich Montag in Memmingen unterbringen konnte. Als ich am Montag mein Fahrzeug abholen wollte, kam der nächste Schock: Das Auto werde nicht vor Mittwochabend fertig, es gäbe Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung. Tatsächlich erhielt ich den Wagen erst am Mittwoch, 4. August 1976, abends um 17.30 Uhr zurück und sollte dann noch nach Hause fahren.
Abgesehen davon, daß die Pleuelstange beim Kilometerstand 21 000 brach – der Wagen ist immer in Kundendienst und wurde von mir nicht strapaziert – ist es unbegreiflich, daß es eine Woche dauert, bis eine große VW-Werkstatt diese Reparatur bewältigt. Die Firma



Seitz gab als Entschuldigung an, der Zylinderkopf sei der laufenden Produktion entnommen worden. Ich glaube dieses nicht. Vielmehr vermute ich, daß die Firma nicht nur den wahren Umfang des Defektes nicht rechtzeitig entdeckte, sondern auch am Freitag nicht mehr nachhaltig genug das notwendige weitere Ersatzteil bestellte. Die Zentralisierung und Rationalisierung des VW-Audi-Ersatzteildienstes wirkt sich hier zu Lasten des Kunden aus. So müssen große Entfernungen überwunden werden, um Teile herbeizuschaffen. Wie ist es sonst wohl möglich, daß von einem Fahrzeugtyp, von dem bereits eine Million Autos verkauft wurden, nicht einmal ein Zylinderkopf im Ersatzteillager vorrätig ist. Seit 1965 fahre ich VW. Der Golf ist mein vierter Neuwagen. Wo ist denn der beim Kauf von Volkswagen so sehr propagierte Service, der laut einem mir vorliegenden Prospekt sogar am Samstag, Sonn- und Feiertagen vorhanden sein soll. An diesen Tagen hat sich für mich kein Finger gerührt. Und die mir entstandenen zusätzlichen Kosten sind bis heute nicht ersetzt worden."

Am 27. August schrieb das Volkswagenwerk (Vertrieb Inland Ersatzteiledienst A. Rockstein) an den LENKRAD-Leser Harald Groth: „Der erforderliche Teilmotor wurde am 29. Juli um 14.30 Uhr von der

Firma Seitz in Memmingen beim zuständigen Vertriebszentrum in Ingolstadt bestellt und noch am gleichen Tag von der Spedition übernommen. Die Auslieferung des Teilmotors an die Firma Seitz erfolgte am 30. Juli, der Einbau ebenfalls. Warum erst bei der Probefahrt festgestellt wurde, daß der Zylinderkopf ebenfalls defekt war, können wir von hier aus nicht klären. Dem Vertriebszentrum Ingolstadt lag am 30. Juli 10 Uhr die Bestellung über den besagten Zylinderkopf vor. Dieses Ersatzteil, welches wegen des günstigeren Preises und damit zum Vorteil des Kunden als Austauschteil geliefert wird, war zum Bestellzeitpunkt nicht vorrätig. Eine Sendung mit Austauschteilen, in der das benötigte Teil von unserem Werk Kassel mitgeliefert werden sollte, war dem Vertriebszentrum Ingolstadt avisiert und sollte dort am 2. August 1976 eintreffen. Am 3. August kam der Zylinderkopf per Spedition zum Versand und erreichte die Firma Seitz am 4. August. Durch das Zusammentreffen unglücklicher Umstände ist das benötigte Ersatzteil nicht als Eilauftrag in Ingolstadt deklariert worden, so daß eine normale Auslieferung erfolgte. Für diesen Fehler möchten wir uns entschuldigen."

LENKRAD meint: *Hier hat sich nicht nur die VW-Werkstatt Seitz in Memmingen tüchtig blamiert, sondern auch das VW-Audi-Ersatzteilzentrum in Ingolstadt. Die Kommanditgesellschaft gibt zu, daß intern mehrere Pannen passiert sind. Wenn es der Firma Seitz wirklich ernst gewesen wäre, die eigene Schlappe, nämlich das nicht rechtzeitige Entdecken des Umfangs des Motorschadens zu beheben, dann hätte sie einen Fahrer nach Ingolstadt schicken können. Im übrigen hätte eine findige VW-Werkstatt auch auf die Idee kommen können, bei der Konkurrenz einen solchen Zylinderkopf zu organisieren. Denn es kann wohl kaum sein, daß bei allen VW-Händlern gleichzeitig keine Zylinderköpfe vorrätig sind. Ohne Nebenkosten hat dieses Abenteuer mit dem Volkswagenkundendienst unseren Leser 1419 DM gekostet, wovon das Volkswagenwerk inzwischen „kulanterweise" 660,81 DM für den Motorschaden übernommen hat. Harald Groth wartet noch heute auf den Ersatz der ihm entstandenen Unkosten, für die er wirklich nicht zur Rechenschaft gezogen werden kann. Nachdem das Volkswagenwerk zugegeben hat, daß eine Schuld der VW-Organisation vorliegt, sollten dem LENKRAD-Leser mindestens die zwei Tage Urlaub und die Kosten für den Mietwagen ersetzt werden. Harald Groth überlegt sich zur Zeit, ob er in dieser Sache nicht klagen will.*

Risse am Contireifen

LENKRAD-Leser Professor Dr. Peter Messner (Name geändert, die Red.) aus Berlin wundert sich über die Nachlässigkeit von Werkstattinspektionen und über das Problem, das er mit Continentalreifen



des Types TS erlebte. Er reklamiert: „Am 13. März, eine Woche vor einer geplanten Skiurlaubsreise wollte ich im Trockenen das Anlegen von Schneeketten an meinem VW-Passat Variant Baujahr 1974 üben. Dabei mußte ich feststellen, daß rings um den rechten Vorderreifen auf der Außenseite der Decke des Reifens ein kleiner Riß verlief. Es handelte sich um einen Continental TS, schlauchlos, Größe 175/70 SR 13. Bei der erst am 21. Februar 1977 erfolgten VW-Diagnose im Autohaus Muschick KG waren alle fünf Reifen trotz des Kilometerstands 45 000 nicht beanstandet worden. Am 15. März fuhr ich zu einer Reifenwerkstatt (Reifen-Müller), um den Vorderreifen überprüfen zu lassen. Der Meister wies mich sofort darauf hin, daß es sich um einen echten Reklamationsfall handele, ich solle zur Berliner Niederlassung von Continental fahren. Dort gab man mir anstandslos nach einer Besichtigung des Reifens die Gutschrift. Ich fuhr zurück zur Reifenwerkstatt um mir auf die Vorderräder zwei neue Reifen montieren zu lassen und den linken Vorderreifen als Reserverad zu nehmen. Bei der Demontage wurde festgestellt, daß der linke Vorderreifen den gleichen Defekt auf der Radinnenseite aufwies. Dies hatte ich natürlich vorher nicht gesehen. Continental gab mir auch – am Telefon – auf diesen Reifen eine 50-Prozent-Gutschrift. Als der Reifen demontiert war, zeigte sich, wenn man die Innenseite weiter nach innen drückte, wie mürbe und porös er war. Ich muß mich fragen, wie lange dieser Reifen bei voll beladenem und hoher Geschwindigkeit gefahrenem Wagen noch gehalten hätte.
Ich stelle mir zwei Fragen: 1. Wie gründlich werden bei Inspektionen die lebenswichtigen Reifen auf Defekte und nicht nur auf die Profiltiefe hin überprüft? 2. Wieviele Fahrzeuge dieses Baujahrs und der gleichen Kilometerleistung mögen mit ähnlich lebensgefährlichen Defekten nichtsahnend von ihren Fahrern herumkutschiert werden?

LENKRAD meint: *Die Firma Continental hat sich hier sicherlich korrekt verhalten und die Reklamation anerkannt. Anders verhält es sich mit der Berliner VW-Vertretung Autohaus Muschick KG, die ganz offensichtlich bei der VW-Diagnose gepennt hat. Die Frage, die Prof. Messner im Kern stellt, ist lebenswichtig: Wie ernst wird das Thema Sicherheit von Reifen bei Inspektionen, die der Verbraucher ja bezahlen muß, wirklich genommen?*

Der Ascona, der nur Super frißt

LENKRAD-Leser Ronald Bogen aus Gelsenkirchen reklamiert: „An meinem Pkw Opel



Ascona 1600 ccm, Baujahr 1976, tritt jedes Mal beim Abstellen des Motors ein sogenanntes Nachdieseln auf. Bei meiner Vertragswerkstatt habe ich diese Panne bereits viermal reklamiert. Man versicherte mir, das Problem zu beseitigen, was jedoch offensichtlich nicht geschah. Der Obermeister der Werkstatt gab mir den Rat, Superbenzin zu fahren, da die Werkstatt sich nicht in der Lage sieht, den Fehler zu beseitigen. Der Wagen wurde mir jedoch für den Betrieb von Normalbenzin (60 PS) verkauft. Ich sehe nicht ein, weshalb ich die Mehrkosten des Superbenzins auf mich nehmen soll. Meine Frage lautet also, was ich in dieser Angelegenheit unternehmen kann. Da am 20. April die Garantie für das Fahrzeug abläuft, brauche ich ihren Rat schnell."

LENKRAD meint: *Der Obermeister hat es sich zu leicht gemacht, denn so nachlässig sollte man in einer so kundendienstfreundlichen Firma wie Opel nicht sein.*
Rechtlich gesehen kann LENKRAD-Leser Bogen auf die kostenlose Behebung des Mangels beharren. Technisch wäre dies beispielsweise durch den Einbau eines magnetischen Leerlaufabschaltventiles ohne weiteres möglich. Korrekt wäre aber auf jeden Fall die einwandfreie Beseitigung der Störung, die auch durch eine fehlerhafte Zünd- oder Vergasereinstellung oder durch Ablagerungen im Brennraum entstehen kann.

Sofort-Ölwechsel mit Verspätung

Weil eine Jet-Tankstelle in 6601 Riegelsberg mit dem Schild „Ölwechsel sofort" wirbt, in Wahrheit aber unserem Leser Leo Schmitt einen Korb gab, reklamiert dieser. Morgens um 9.30 Uhr habe man keine Zeit für einen Ölwechsel, er solle um 12 Uhr wiederkommen. Schmitt fuhr abermals hin – und wurde erneut abgewiesen.
„Vielleicht können Sie meinen Hinweis veröffentlichen, damit nicht noch mehr Autofahrer an dieser Tankstelle wegen des Ölwechsels unnötig warten müssen".

LENKRAD meint: *Weiterfahren bis zur nächsten Tankstelle, Ölwechsel ist heute eine Minutensache.*



Star in Genf: Der Marathon-Fiesta machte einen Umweg.

Der Kleine mit der großen Strecke

Was bis jetzt auf der 220 000-Kilometer-Fahrt mit dem Ford Fiesta passierte

Mir tun sie leid: Die Kollegen hinterm Steuer, die den Marathon-Fiesta über unsere Autobahnen fahren. Weil ich weiß, wie es ist, wenn man Tag für Tag oder Nacht für Nacht aufs Pedal drückt. Auch wenn man abgelöst wird. Irgendwann hat man genug. Drei Monate rennt der Kleine aus Köln mit seinen 53 PS mit 130 km/h über die Autobahn – und noch hält die Maschine. Einschließlich Tankstops hat der Marathon-Fiesta eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 106 km/h erreicht und nur 7,35 Liter Sprit auf 100 km geschluckt. Und auch Schwachstellen gezeigt, die in der Serie verbessert werden sollen: Offenbar sind die Dichtringe an den Achsen und am Motor nicht ganz so gut, wie sie sein sollten. Aber ansonsten waren es nur Kleinigkeiten, die aufgetreten sind. Daß ein Luftfiltergehäuse zweimal einreißt, ist zwar nicht schön, aber dies läßt sich verbessern. Viele Leute haben den gelben Fiesta mit seinem großen Hecktacho gesehen, – von hinten. Ohne Pause dreht er seit 26. Januar auf der Strecke Köln – Ludwigshafen – Karlsruhe – Stuttgart – München – Nürnberg – Hannover – Hamburg – Bremen – Köln seine Marterrunden. Welche neuen Erkenntnisse der Dauerlauf bringt, will Ford noch deutlich sagen. Bis jetzt jedenfalls hat die Deutsche Krebshilfe, die pro Kilometer 10 Pfennige erhält, schon runde 25 000 Mark gutgeschrieben bekommen. Mehr noch: Die PR-Aktion mag schließlich auch manchen zum Nachdenken über einen Sicherheitscheck beim Menschen anregen, – die jährliche Vorsorge-Untersuchung. Und vielleicht auch manchen Gesundheitspolitiker dazu bringen, daß Krebshilfe nicht länger auf solche Kampagnen angewiesen sein sollte! Der Dauerlauf wurde unter TÜV-Aufsicht abgewickelt und Psychologen und Mediziner unterwarfen die Fahrer (darunter erfreulicherweise auch eine Frau) einem ausgeklügelten Testprogramm. So „nebenbei" lief noch ein Reifentestprogramm von Uniroyal. Diese Firma liefert jährlich nahezu eine Million Pneus für Ford. Interessante Ergebnisse erwartet auch die Firma Kleindienst, Europas größter Hersteller von Autowaschanlagen. Tägliche Waschstops in einer solchen Anlage sollen die Maschinenwäsche von 5 Jahren simulieren. Ende September – auf der IAA – wollen die Augsburger Saubermänner ihre Erkenntnisse hierüber veröffentlichen.



Dokument im Heck: Jedermann konnte jederzeit die km-Bilanz sehen

Fiestas Fahrkalender

Km-Stand	Datum	Arbeitsumfang und erneuerte Teile
20 473	4. 2.	Unterbrecherkontakte erneuert
32 174	9. 2.	Scheibenwischerblätter vorn erneuert
44 615	14. 2.	Kontakte, Luftfiltergehäuse (war am Schnorchel eingerissen), Scheibenwischerblatt hinten neu
51 738	17. 2.	Luftfiltergehäuse (Blech war wieder eingerissen), ein Simmerring Radnabe hinten rechts neu
61 250	21. 2.	Eine Zündkerze erneuert
63 359	22. 2.	Zündschlüssel abgebrochen, Zündschloß erneuert
65 857	23. 2.	Altes Zündschloß wieder eingebaut (Schlüsselsystem mit den Türen), Unterbrecherkontakte neu, 4 Reifen erneuert (mit Felgen getauscht)
77 723	28. 2.	Scheibenwischerblätter vorn erneuert
94 033	7. 3.	Unterbrecherkontakte, Verteilerkappe (eingelaufene Kontaktstifte) mit Kabeln und Steckern komplett, Simmerring Radnabe hinten links neu
99 421	9. 3.	4 neue Reifen montiert
110 648	14. 3.	Da zwei Ventilabschirmkappen eingerissen waren, wurden alle Abschirmkappen durch eine neue Sorte erneuert. Wasserpumpe erneuert, alte Pumpe undicht
118 712	18. 3.	Standlichtbirne vorne links erneuert
127 683	22. 3.	Unterbrecherkontakte neu
134 891	28. 3.	Unterbrecherkontakte, Wischerblätter vorne neu
140 602	28. 3.	Simmerring an Getriebehauptwelle undicht, Folge: Kupplungsreibscheibe verölt, erneuert: Kupplungsreibscheibe, Druckplatte und Drucklager, Getriebeöl aufgefüllt, Federbeine vorne und die Stoßdämpfer hinten wegen nachlassender Dämpferwirkung erneuert.
149 146	1. 4.	Inspektion. Wechsel Ölfilter, Öl, Kerzen, Kontakte, Luftfilter, Reifen, Zwischenflansch an der Benzinpumpe
162 488	7. 4.	Inspektion. Wechsel Ölfilter, Öl, Kerzen, Kontakte, Luftfilter, Simmerring Bremstrommel hinten rechts
169 497	10. 4.	Reparatur am Getriebe: Differential und Antriebsgelenke getauscht. Getriebe wieder eingebaut.
173 488	12. 4.	Inspektion. Wechsel Ölfilter, Kerzen, Kontakte. Reparatur von Unfallschäden durch Überfahren eines auf der Autobahn liegenden Winkeleisens: Seitenfenster, Reifen und Felge rechts.
185 936	18. 4.	Inspektion. Wechsel Ölfilter, Öl, Kerzen, Kontakte, Luftfilter
191 440	19. 4.	Reparatur (Rasthof Dammer Berge): Lichtmaschine gewechselt.
194 660	22. 4.	Inspektion. Wechsel: Öl, Filter, Kerzen, Luftfilter
202 173	25. 4.	Inspektion. Wechsel: Öl, Filter, Kerzen, Kontakte.

(Redaktionsschluß: 3. 5. 77, km-Stand 220 000)



Golf 50 PS:
Diesel oder Benziner –

Wer hat die Nase vorn?

Das Finish zog sich über mehrere Wochen hin, und dann gab es eine typische Schiedsrichter-Entscheidung: Man kann mit ihr einverstanden sein – oder auch nicht. Wir meinen: Wer sich mit den systemgebundenen Nachteilen des Dieselfahrens abfinden kann, der sollte, vor die Wahl gestellt, den Diesel-Golf kaufen. Wer sich aber über schmutzige (bisweilen) Dieseltankstellen ärgert und wen das typische Nageln stört, der soll halt beim Benziner bleiben.



Knapp einen Liter weniger Kraftstoff schluckte der Diesel-Golf im LENKRAD-Vergleichstest als sein ebenso starker Benzin-Bruder.

Unsere Verbrauchswerte resultieren aus der Praxis. Wir haben jedoch nicht immer dieselben Strecken mit denselben Autos zur selben Zeit fahren können. Dies wäre zwar wünschenswert gewesen, ließ sich jedoch leider nicht durchziehen. Fazit: Die Werte für den Diesel-Golf können im direkten Vergleich günstiger sein – weil wir den Diesel immer voll ausgefahren haben, den Benziner meist jedoch nicht.

Andererseits: Wir konnten vergleichen, wie die Fahreindrücke auf denselben Strecken waren. Alle Fahrer stimmen überein: Im Diesel keine Benachteiligung, eher ein gleichmäßigeres und beruhigteres Fahren.

Der relativ geringe Unterschied im Kraftstoffverbrauch mag auch daran liegen, daß unser Benzin-Golf ein besonders sparsames Vergleichsstück war. Wir haben über dieses Auto schon einmal in Heft 1 („An Käfers 40. Geburtstag") berichtet: Damals schluckte das Auto bei einer 360-km-Hatz durch den Schwarzwald exakt nur 7 Liter auf 100 km – ein Wert, über den manche VW-Werkstatt staunte und der sogar angezweifelt wurde.

Uns geht es auch nicht um solche Überlegungen – diese haben wir im Grunde genommen schon in Heft 6/76 angestellt und vorgerechnet. Damals kamen wir zu dem Ergebnis:

Je nach Fahrweise kann man mit dem Diesel-Golf zwischen einem Liter und 2,2 Litern Kraftstoff einsparen. VW-Techniker gehen sogar von einem Viertel des Kraftstoffverbrauchs aus – Werte, die wir allerdings bis jetzt noch nie erreichen konnten.

Wir meinen: Selbst wenn's nur ein Liter wäre (Einsparung pro 100 km entspräche 0,85 Mark durch Kraftstoffminderpreis und Wenigerverbrauch), muß man überlegen, ob allein die Einsparung eines Liters Kraftstoff nicht schon den Diesel-Kauf wert sein kann.

Noch einmal unsere optimistische Rechnung vom Herbst letzten Jahres:

Die derzeit mögliche Einsparung zwischen dem Literpreis für Benzin und dem für Diesel liegt bei 0,035 Mark. Nimmt

man den Verbrauch des Benzin-Golfs mit 8,7 an und setzt den des Diesel-Golfs mit 6,5 dagegen, so wird pro 100 km eingespart:

Am Kraftstoffpreis:	0,077 DM
Minderverbrauch:	1,980 DM
zusammen also	2,057 DM

Bei einer angenommenen Jahresleistung von 15 000 km macht dies immerhin 308,55 Mark. Davon gehen ab die um 58 Mark höhere Kfz-Steuer (Mehrhubraum), so daß rund 250 Mark bleiben. Wer also 15 000 km im Jahr macht, der muß – ohne Verzinsung – fünf Jahre fahren, um den Mehrpreis in der Anschaffung hereinzufahren. Anders dagegen beim Vielfahrer mit 30 000 km. Er spart 617 – 58 = 559 Mark im Jahr und kommt schon im dritten Fahrjahr auf seine Kosten. Weiter fallen weg: Kerzenkosten und Werkstattlohn für Zündeinstellungsarbeiten.
Wir sehen allerdings noch andere Vorteile des Golf-Diesels. Schon heute entpuppt sich das Auto, das Lieferfristen von einem halben Jahr und länger kennt, als gute Investition. Davon profitieren sicherlich auch immer mehr Fuhrparks. Warum soll auch der Privatmann nicht diesen Nutzen ziehen?
Wir hoffen immer noch darauf, daß der Dieselfahrer für seine umweltfreundliche Entscheidung (bessere Abgasqualität, weniger Raubbau am Energievorrat, vielleicht sogar auch weniger Energieverschwendung durch gleichmäßigeres Fahren) eines Tages vom Vater Staat belohnt wird und eine fiskalische Vergünstigung erhält, sei es über die andere Einstufung in der Kfz-Steuer oder bei der Jahresabrechnung mit dem Finanzamt. Wir glauben, daß das Finanzamt die höheren Investitionen, die ein solches Auto fordert (warum auch bloß, um Himmels willen, soll immer der kleine Mann dafür bezahlen, daß er fortschrittlicher denkt, als manche Großen es bisher wahrhaben wollten!), ohne weiteres über die Lebensdauer eines solchen Autos verteilt zurückerstatten könnte – um damit vielleicht nach fünf Jahren erneut den Anreiz zu bieten, wieder einen (vielleicht dann nicht mehr so viel teureren) Diesel anzuschaffen.
Ich jedenfalls würde einen Diesel-Golf kaufen, wenn ich im Jahr auch nur 100 Mark Steuerersparnis dabei hätte.

eba



Bergauf und in Kurven: Der Diesel hat die Nase vorn, er zieht kräftig durch, aber kann dem Benziner nicht davonrennen.



Beschleunigung: Der Benziner erreicht die Linie (in Bildmitte) bei gleichzeitigem Start aus 150 Metern Entfernung nicht schneller. So minimal ist der Beschleunigungsvorteil des Benziners.



Stadtverkehr: Beide können im fließenden Verkehr spielend mithalten und ziehen an der Ampel den anderen davon. Linke Spur: Diesel-Golf.

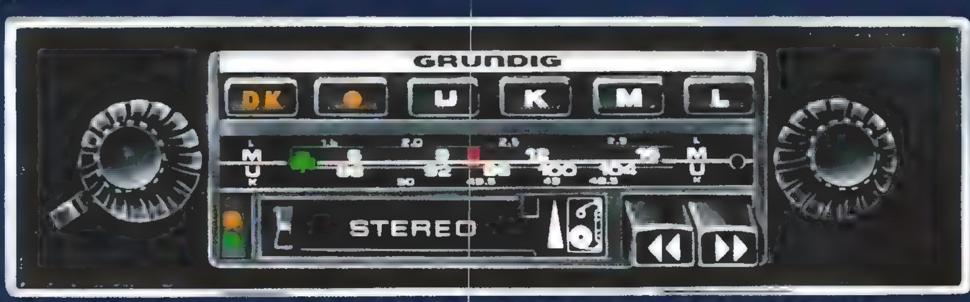
GRUNDIG=

Jetzt gibt's von GRUNDIG den neuen Verkehrs-Decoder VD 4. Eingebaut in den Cassetten-Autosuper WKC 4020 VD. Oder zum Anschluß an vorhandene Autosuper... mit und ohne Cassettenteil. Nicht nur für GRUNDIG Modelle. Sender- und Durchsage-Kennung ist der Clou:

DK-Taste schalten – Verkehrsdurchsagen kommen automatisch. Bei laufender Cassette oder „stumm" geschaltetem Radio. Damit Sie keine wichtige Nachricht verpassen, und Cassettenmusik unbesorgt genießen können. Oder „Funkstille", wenn Sie mit Beifahrern sprechen wollen.



Cassette läuft ...



Cassetten-Autosuper WKC 4020 VD
Mit allen Vorteilen, die das Basismodell WKC 4020 so erfolgreich machten, daß viele Interessenten sogar lange Lieferzeit in Kauf nahmen:

Rastbare Tasten für schnellen Vor- und Rücklauf · Automatische Umschaltung auf Rundfunk am Bandende oder bei Bandstörungen (immer mit Cassettenstop) · 2 × 5 Watt bei einem, 2 × 7 Watt bei zwei Lautsprechern je Kanal · 4 Wellenbereiche · Automatische UKW-Scharfabstimmung ...

... und Eilaustausch für den unwahrscheinlichen Notfall.



für ungetrübten UKW-Empfang. Denn Prasseln klingt nun 'mal nicht so gut wie ein Schlagzeug-Solo!



(Damit Sie dann nicht tagelang mit einem „Loch" im Armaturenbrett herumfahren müßten).



Bitte Autosuper-Prospekt anfordern

Weg-Weiser



Verkehrsmeldung kommt …


Cassette spielt weiter



Verkehrs-Decoder VD 4 paßt z.B. zum WKC 2520 oder WKC 4010.

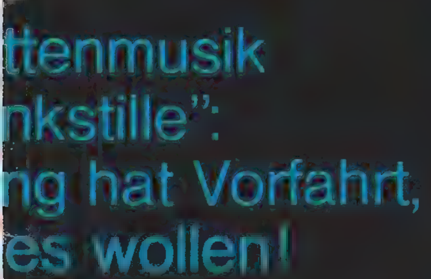




WKC 2520 Stereo. 2 Bereiche. 3 UKW-Programmtasten. Cassetten-Wiedergabe stereo. 2 x 5 bzw. 2 x 7 Watt (bei 2 Lautsprechern je Kanal).



WKC 4010. 4 Bereiche. Cassetten-Wiedergabe mono. 5 Watt bei einem, 7 Watt bei 2 Lautsprechern.





WK 2510 VD. 2 Bereiche. Eingebauter Verkehrs-Decoder für Senderkennung. 5 Statofix-Tasten (1x Verkehrssender). 5 bzw. 7 Watt.

GRUNDIG Autosuper
… weil Sie damit „super" fahren!



Ein neues Zündsystem von Bosch soll Energie sparen helfen

Kühl rechnen und heiß funken

Der zündende Funke zum technologischen Fortschritt zur Verbesserung von Produkten, Dienstleistungen und Umweltbedingungen, er entsteht überraschend schnell in einem Spannungsfeld innovativer Auseinandersetzung und dadurch bedingter brachialer Konkurrenz. Wird es durch eine flaue Marktlage und gesetzgeberische Forderungen noch verdichtet, dann ist gar Erstaunliches möglich.

Die kreativen, zunehmend verbraucherkonformen Angebote, Entwicklungssprünge und Ankündigungen von vorher für wenig aussichtsreich bezeichneten Problemlösungen zum Beispiel im Automobilbau, sie sind schon mehr als nur ein Indiz für diese Annahme. Sie sind letztlich Ausdruck der leistungssteigernden Wirkung des Ölpreisschocks und des anschließenden rezessiven Marktbebens. Diese Beutelei hat nachhaltig bewußt gemacht, daß der Verbraucher ebenfalls gelernt, begriffen hat. Daß er selbstbewußter geworden ist. Daß er nicht mehr einfach alles aus der Hand frißt. Daß er durch Enthaltsamkeit Forderungen stellt, die unsere auf ihren Steuergeldsäckel schielenden Politiker wiederum so artikulieren, daß die Kauf- und Konsumbereitschaft höhergedreht wird; zum Beispiel durch verbraucherschützende Maßnahmen und die Verschärfung werterhöhender und qualitätssteigernder Bestimmungen. Daß Derartiges bei einem gesamtwirtschaftlichen Hoch schwerer durchzusetzen ist, das ergibt sich schon aus der Erfahrung, derzufolge sich die Unternehmen in Zeiten schleppenden und kritisch-wählerischen Käuferverhaltens von sich aus um eine sie gegenüber der Konkurrenz abhebende Leistungssteigerung bemühen. Je müder die Kaufbereitschaft, je kritischer das Kaufverhalten, desto schärfer wird die Auseinandersetzung um preiswürdige Qualitäten.

Einen ähnlichen Effekt gibt es im Bereich der Energieeinsparung und des Umweltschutzes. Wenngleich der Gesetzgeber nicht ausgerechnet in einer Zeit der kämpferischen Auseinandersetzung ums Überleben die Situation durch Forderungen und Auflagen verschärfen wird – er kann einiges schon dadurch erreichen, daß er seine Absichten und Vorhaben preisgibt. Schon nämlich wird der Mechanismus der Zwangsläufigkeit in Bewegung gesetzt. Denn jedes potente Unternehmen wird bemüht sein, die absehbaren Forderungen und möglichen Vorschriften subito zu erfüllen, um entweder am Tage X parat zu sein oder aber um der Konkurrenz die lange Nase machen zu können.

Die Fahrzeug- und Motorenentwicklung wird heute wesentlich und weitgehend von der Gesetzgebung beeinflußt. Sie wiederum steht unter dem Zwang zur Umweltverbesserung, die auf diesem Sektor eindeutig darauf abzielt, die Schadstoff-Anteile in den Motorabgasen drastisch zu reduzieren. Das bedeutet einerseits, daß die Verbrennung verbessert werden muß, und es bedeutet andererseits – nicht zuletzt der Energieverknappung wegen –, daß neue Kraftstoffe oder Kraftstoffkombinationen gefunden werden müssen. Diese Forderungen gehen einher mit jenen nach einem noch geringeren Wartungsanspruch der Fahrzeugaggregate, die, wie zum Beispiel die Zündanlage, natürlich auch noch mehr leisten soll und muß. „Muß" deshalb, weil Alternativ-Kraftstoffe „bessere" Zündfunken und vor allem eine höhere Zündreserve verlangen – die darüber hinaus auch erhebliche Vorteile in der gegenwärtigen Situation bringt. Bei Bosch in Stuttgart, wo schon 1897 die erste Automobilzündanlage in Serie ging, weiß man, was man seinem Ruf, seiner Größe und vor allem seinen Marktanteilen schuldig ist.

„Keinen Ärger haben Autofahrer künftig mehr mit der Zündanlage ihres Wagens, wenn sie sich eine Bosch-Entwicklung zunutze machen, die in diesen Tagen auf den Markt kommt: die neue kontaktlose und wartungsfreie Transistor-Zündanlage ‚TSZ-h'. Vorbei sind die Probleme mit abgenutzten Unterbrecherkontakten, denn eine höhere Zündspannung sorgt jetzt für besseres Startverhalten und geringeren Benzinverbrauch." – Das ist ein Versprechen, das man im Ohr behalten sollte. So wie die schwarz auf weiß dokumentierten Vorteile dieser ausschließlich für den nachträglichen Einbau in vierzylindrige Otto-Motoren konzipierten „TSZ-h", Transistor-Zündanlage mit Hallgeber (für fast alle gängigen deutschen Fahrzeuge):

- Kein Kontaktverschleiß – präziser Zündzeitpunkt über Jahre.
- Bis zu 40 % mehr Zündspannung über den gesamten Drehzahlbereich.
- Sicheres Zünden auch bei verrußten Zündkerzen.
- Besseres und damit batterieschonendes Startverhalten bei Hitze und Kälte.
- Geringerer Benzinverbrauch.
- Weniger umweltschädliche Abgase.
- Leichter, rascher und sicherer Einbau.

Richtig, der Umrüstsatz wird mit einer fast narrensicheren Anbauleitung und „für die meisten Modelle vom Baujahr 1972 an" zum empfohlenen Richtpreis von 238 Mark angeboten. Allerdings: Selbst mir als FIAT-125-Fahrer, der ein gar garstig Lied über Startschwierigkeiten singen kann, mir wäre diese technologische Novität ganz einfach zu teuer.

Bei Bosch, einem schwäbisch-seriösen Weltunternehmen, ist man dagegen sehr zuversichtlich. Was auch sonst. Denn was die Tüftler im Schwieberdinger Forschungszentrum Autoelektrik zum Funktionieren und Sprühen brachten – es ist technologischer Fortschritt, es ist wieder einer jener sich im Bereich der Elektronik vehement beschleunigenden Schritte auf dem Weg zur vollelektronischen Zündanlage, die von einem Mikroprozessor, einem Kleinstcomputer, gesteuert werden wird. Also warum sollte man ein „Zwischenergebnis" nicht vermarkten, zumal, wenn man damit auch noch einen Käuferbedarf wecken kann, der die Autohersteller wiederum über kurz oder lang zwingt, diesen zu befriedigen. Darüber hinaus signalisiert man ihnen, die immer mehr dazu übergehen bisherige Zuliefererprodukte selbst herzustellen, daß es in der permanenten Auseinandersetzung ums bessere Know how, schlicht ums Besserwissen, wieder mal 1:0 für jene steht, die da in ihrer Werbeaussage meinen: „Sie haben mehr mit Bosch zu tun, als Sie denken."

Weil Automobilhersteller, von den Exoten- und Traumautobastlern einmal abgesehen, schon immer schwer davon zu überzeugen waren, „teure Neuerungen" in ihr Serien- und Kalkulationsprogramm aufzunehmen, deshalb könnte „der zündende Fortschrittsfunken von Bosch" für die Masse der Mittelklassewagen-Hersteller zur Herausforderung ihrer „Zündbereitschaft" für sinnvolle, für verbraucheradäquate Neuerungen werden.

Andererseits: So neu ist die elektronische, die kontaktlose Transistorzündung denn nun auch wieder nicht. Weil in den USA die Motoren energieverschwendend groß und eine unter heutigen Aspekten wirtschaftliche Verbrennung des Treibstoffs zu klein, zu schlecht, also nicht gegeben war, deshalb ist dort schon seit geraumer Zeit selbstverständlich, womit man in Europa erst in den kommenden fünf Jahren rechnet: Mit der Ablösung der klassischen Spulenzündung mit Unterbrecherkontakt durch die kontaktlose Transistor-Spulenzündung. Allerdings blieb den amerikanischen Kutschenbauern vergleichsweise auch gar nichts anderes übrig, denn im Gegensatz zu unseren Motoren sind jene Treibstoffverschwender und gewaltige Giftgasproduzenten. Wenn 95 Prozent der in Europa gebauten Fahrzeuge immer noch mit der konventionellen Spulenzündung auskommen und durchaus konkurrenzfähig sind, dann ist dies Ausdruck für eine hochentwickelte Technologie und nicht etwa ein elektronisches Armutszeugnis.

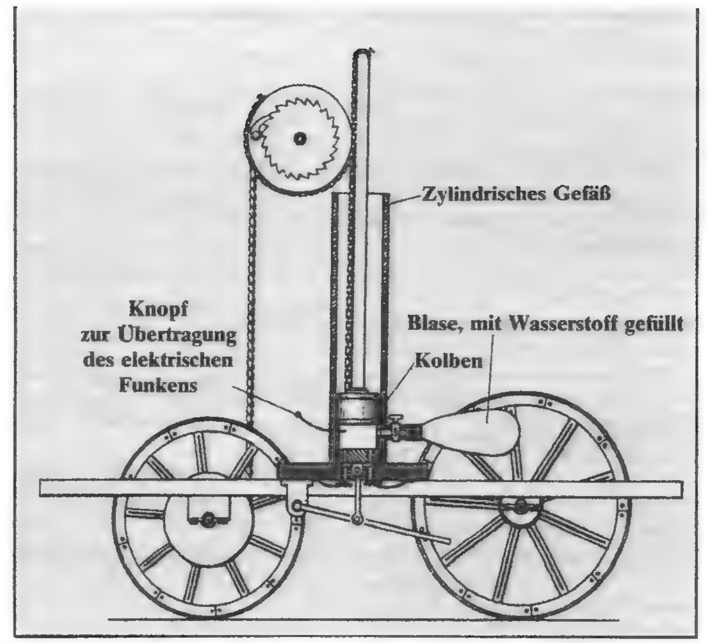
Seit man bei Bosch vor gut zwei Jahren mit der Serienfertigung wartungsfreier, also kontaktlos gesteuerter Zündanlagen begann, haben sich für die Erstausrüstungen, also für den Einbau von vornherein BMW, Daimler Benz, Volvo und Alfa

Romeo entschieden. Bei ihren Spitzenmodellen versteht sich. Bei denen dieser Kalkulationsposten eine verschwindend geringe Rolle spielt im Vergleich zum Beispiel, zum werblichen Effekt.
Jetzt will man verständlicherweise mehr. Umsatz. Man will ganz sicher auch, worüber man gerade heutzutage ungern redet: Man will die Möglichkeiten der sogenannten „elektronischen Revolution" dazu benutzen, die „überflüssigen" Arbeitsplätze wegzurationalisieren. Und das läßt sich natürlich (fast) überzeugend mit dem Zwang des existenzerhaltenden Fortschritts begründen. Überzeugend deshalb, weil der geradezu gigantische technologische Umwälzungsprozeß eine Eigendynamik entwickelt hat, die heute Erdachtes morgen schon wieder als altes Zeug unterpflügt. Der arbeitende Mensch wird dabei immer unwichtiger: Anders ist es mit den sogenannten Schadstoffemissionen.
Noch reicht die konventionelle Zündanlage aus, können alle Anforderungen mit den Hochleistungsaggregaten erfüllt werden. Nur: Der Verbrennungsmotor als Giftgasschleuder, das ist ein Problem, das sich wahrscheinlich nur über magere Gemische lösen läßt. Dieser Ausweg aus dem Emissionsdilemma bringt also schlechter entflammbare Gemische, was zur Folge hat, daß die Elektrodenabstände an den Zündkerzen größer werden müssen, dito die Zündspannung. Denn nur auf dem „Umweg" über einen längeren und viel heißeren Funken läßt sich ein derartiges Magergemisch dazu „bewegen" eine gewünscht-notwendige Leistung abzugeben. Warum das so ist? Überall auf der Welt, wo Otto-Motoren gebaut werden oder laufen, sind ihre „Ausatmungen" zum Gesundheitskiller geworden. Deshalb ist man überall dort bemüht, das Magergemischkonzept zu verwirklichen. Auf Benzin als Kraftstoff kann man deshalb (noch) nicht verzichten, weil sein Heizwert im Vergleich zur Kraftstoffmenge unter den Alternativmöglichkeiten „ideal" ist. Mit dem Magergemisch-Konzept ließen sich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Das Abgasproblem und der Kraftstoffverbrauch könnten auf ein gewünschtes Maß reduziert werden.
Was heißt „mager", was „fett". Fachleute sprechen von einem „Luftverhältnis λ (Lambda) = 1", wenn die zur vollständigen Verbrennung eines Kraftstoffs erforderliche Luftmenge im Gemisch vorhanden ist. Dieses auch „stöichometrisches Verhältnis" genannte Luft-Kraftstoff-Gemisch ist bei Otto- und Dieselkraftstoffen bei etwa 14,5 : 1 gegeben. Das heißt: Zur vollständigen Verbrennung von einem Kilogramm Kraftstoff werden 14,5 Kilogramm Luft benötigt. Ein derart „ideales Gemisch" ist technisch zwar durchaus herstellbar – aber halt leider auch mit Nachteilen behaftet.
Die größte physikalische Leistung erreicht man, so verrückt dies uns Laien auch erscheinen mag, wenn bei dem Gemisch ein Luft-„Mangel" von etwa zehn Prozent herrscht, das Gemisch also durch „zu viel Kraftstoff" als „fett" bezeichnet wird. Fachmännisch ausgesprochen: Bei Lambda 1 bis 0,9. Da zündet das Gemisch auch am leichtesten. Aber: Ein Teil des Kraftstoffs wird nur teilweise verbrannt aus dem Rohr geblasen. Die Folge davon ist, daß gewaltige Mengen des geruchlosen und hochgiftigen Kohlenmonoxids (CO) die nähere Umgebung des Autos (mit Otto-Motor) so verpesten, daß sie zum Beispiel in geschlossenen Garagen zu einem schnell wirkenden „Selbstmord-Instrument" wird. Bezogen auf 100 Liter Kraftstoffverbrauch heißt dies bei Otto-Motoren, daß bis zu 15 Kilogramm (und mehr, bei schlechter Einstellung) Kohlenmonoxid in die strapazierte Umwelt geblasen werden. Der meiste Dreck kommt bei Leerlauf aus dem Rohr. Die beste Leistung pro Liter Kraftstoff bedeutet auch: Der lungenzerfressende Stickoxidgehalt (NO und NO_2) im Abgas liegt bei 100 Liter verbrauchten Kraftstoffs bei bis zu 1,5 Kilogramm (und mehr). Je mehr Leistung ein Motor abgeben muß, also je schneller ein Fahrzeug bewegt wird, desto mehr wird es zum Stickoxid-Speier. Dies bereitet deshalb auch viel Kopfzerbrechen, weil die NO-Bildung durch hohe Brennraumtemperaturen begünstigt wird, wenn also reichlich Sauerstoff vorhanden ist. Und das ist nun →

wiederum in der Nähe von Lambda=1,0 der Fall, also bei Gemischen, die zur mageren Seite hin tendieren.

Die größte Durchbrenn- oder Flammgeschwindigkeit und damit die größte Leistung also erreicht man bei leicht fetten Gemischen. Nicht aber erreicht man mit diesen den besten Wirkungsgrad, den günstigsten Kraftstoffverbrauch. Dies muß man unbedingt auseinanderhalten. Renn- und Sportmotoren, auf Höchstleistung getrimmt (Insider sagen natürlich „getunt"), arbeiten ergo im fetten Bereich und blasen allen Abgasbestimmungen hohn. Es sei denn, die Fahrzeuge sind mit recht teuren Katalysatoren bestückt, die das Gift unschädlich machen.

Will man auf den Wirkungsgrad hinaus, also auf den günstigen Kraftstoffverbrauch pro Leistungseinheit, dann muß man auf Magergemische gehen, bei denen aufgrund des reichlichen Sauerstoffangebots auch der Kohlenmonoxid-Anteil durch Verbrennung erheblich reduziert wird. Aber: Die Zündwilligkeit eines Gemisches nimmt im mageren Bereich sehr schnell ab. Schon bei Lambda=1,1 beginnt der Ärger mit dem „Durchbrennen", das heißt, bei etwa 100 Verbrennungsvorgängen ist einer dabei, bei dem mit der konventionellen Zündanlage ein Aussetzer dafür sorgt, daß die ganze Zylinderfüllung unverbrannt hinten raus geht. Bei einer zu langsamen Flammgeschwindigkeit im Zylinder aufgrund einer zu geringen Funkenenergie kann es durchaus passieren, daß das Auslaßventil schon öffnet, bevor der Verbrennungsvorgang beendet ist – wieder ist der Dreck in unserer Atemluft. Der Verursacher ist also die Zündung, die andererseits als zum Beispiel kontaktlose Transistor-Spulenzündung (wie sie Bosch jetzt anbietet) aber auch dafür sorgen kann, daß derartige Schweinereien eben unterbleiben. Denn mit einer höheren, energiereicheren Zündspannung kann man auch die umweltfreundlicheren Magergemische zu optimaler Leistungsabgabe bewegen. Man muß das „verdünnte Gemisch" lediglich großflächiger entflammen, was man durch eine Vergrößerung des Elektrodenabstandes an den Zündkerzen, durch einen längeren Funken also erreicht. Weil der aber kräftig, heiß sein muß, muß auch das Spannungsangebot



Fahrzeug von Rivaz 1807
Erster Versuch, ein elektrisch gezündetes Gas-Luft-Gemisch zum Antrieb eines Fahrzeuges zu nutzen. Der von der Explosion hochgeschleuderte und nach Abkühlung der Verbrennungsgase vom atmosphärischen Luftdruck wieder zurückgeführte Kolben konnte über einen Sperrklinkenfreilauf das Fahrzeug nur einige Meter fortbewegen, worauf von Hand frisches Brenngemisch in den Zylinder eingelassen werden mußte.

stimmen. Und zwar bei jedem Zündungsakt. Was das heißt? Beim Viertaktmotor werden pro Umdrehung zwei gesunde Funken benötigt. Anders ausgedrückt: Für einen guten Zündfunken müssen mindestens 10 KV (= 10 000 Volt) zur Verfügung stehen. Macht eine Kurbelwelle 7000 Umdrehungen pro Minute, dann müssen immerhin 14 000 Funken „gefüttert" werden. Aber bei der herkömmlichen Spulenzündung, die in einer Hochleistungsausführung etwa 18 000 Volt schafft, keucht's da bei 7000 Umdrehungen schon gewaltig. Wenn's gut geht, dann schafft sie in diesem durchaus nicht nur theoretischen Drehzahlbereich „schwache" 7000 Volt. Sind die Kerzen verrußt, die diversen Kontakte nicht in Ordnung: Wen wundert's, wenn die Folgen den Fahrer hinterm Lenkrad zur Weißglut bringen. Tatsache ist: Bei einer normalen, herkömmlichen Spulenzündung nimmt mit zunehmender Drehzahl die von der Zündspule gelieferte Spannung ab, der alles verschlimmernde Verschleiß dafür zu. Bei der Kontaktlosen, verschleißfreien Transistor-Zündanlage geht das Spannungsangebot bis etwa 30 000 Volt. Das bedeutet: Auch bei vergrößertem Elektrodenabstand und verrußter Kerze tut der Funke in jedem Drehzahlbereich das, was er soll: zünden. Freilich, bei einer derartigen hochenergiereichen Ballerei gäbe es an den Elektroden der Zündkerzen einen erheblich höheren Verschleiß als bisher, wenn dieses Problem nicht, wie die Boschler glaubhaft versichern, durch eine Spezialzündkerze schon gelöst wäre. Somit kann man also mit der neuen Generation von Transistor-Zündanlagen auch höhere Drehzahlen anpeilen. Mit dem Ergebnis:

Aus einem vorgegebenen Hubraum bekommt man eine bestimmte Arbeit, ein bestimmtes Drehmoment heraus. Multipliziert man dies mit dem Faktor Zeit, dann hat man die Leistung. Gelingt es also, beim vorgegebenen Drehmoment eines Motors die Drehzahl zu verdoppeln, dann bekommt man auch die doppelte Leistung. Dies ist übrigens eine Erklärung dafür, warum Rennmotoren so ohrenbetäubend hoch drehen. Und warum die Drehzahlen ganz allgemein auch bei den Alltagsfahrzeugen gestiegen sind. In bescheidenem Umfang, versteht sich, denn natürlich kann man weder das Drehmoment noch die Drehzahl nach Belieben hochdrehen. Um eines der Probleme zu nennen: Bei Rennmotoren gibt es keinen vernünftigen Leerlauf mehr; der untere Drehzahlbereich bringt den Motor zum Kotzen und zum Stottern. Unschöne Dinge. Aber man kann halt über die Drehzahl allerhand an mehr Leistung aus einem Motor herauskitzeln – wenn die Zündanlage stimmt. Deshalb wird für derartige Renner und für teure Kaleschen die Transistor-Spulenzündung schon seit längerer Zeit verwendet. Zündenergie und Spannungsangebot sind nicht mehr wie bei der herkömmlichen Spulenzündung durch die elektrische und mechanische Schaltleistung des Unterbrechers begrenzt.

Das (vorläufige) Nonplusultra der Zündsysteme kommt mit der nächsten Generation der vollelektronischen, mittels Mikroprozessor gesteuerten Anlage. Die heute noch verschleißträchtigen mechanischen Unterdruck- und Fliehkraftregler werden dann durch weitestgehend verschleißfreie Sensoren ersetzt, die ihre Daten mit denen der Drehzahl, der verschiedenen Temperaturen (zum Beispiel Öl, Wasser) und lastabhängiger Fakten einem Kleinstrechner übermitteln, der augenblicklich die optimalen Zündzeitpunkte errechnet. Der geradezu hektische Fortschritt im Bereich der elektronischen Bauelemente, die für Laien nur noch sehr schwer vorstellbaren Miniaturisierungsmöglichkeiten, sie werden mit dazu beitragen, daß innerhalb der nächsten fünf Jahre die sogenannte Zentralelektronik realisierbar ist. Sie wird Steuerungs-, Kontroll- und Warnfunktionen möglich machen, die heute noch wie futuristische Wunschvorstellungen erscheinen mögen. All dies kostet irrsinnig viel Geld, bis Forschungsergebnisse serienreif sind. Hinzu kommt, daß die allgemeine und die Konkurrenzsituation den Qualitätsstandard immer höher schrauben. Dies mag ein Grund dafür sein, warum Bosch sein neues Zündsystem nicht wie vorgesehen schon im Herbst des vergangenen Jahres, sondern erst jetzt vorgestellt hat. Von der Vermarktung dieses „Zwischenprodukts" erhofft sich Bosch sicher auch (neben der Verzinsung seines Mitteleinsatzes in der Forschung) einen sanften Druck auf die Automobilhersteller, die sich – wie schon gesagt – nur sehr schleppend für den Einbau dieser Generation von Zündsystem entschließen können. Das knackige Geschäft aber machen die Stuttgarter erst, wenn die Transistorzündung in die Serie eingeht. Neben der jetzt angeleierten Marktnachfrage kann den Schwaben also nur recht sein, wenn die Abgasbestimmungen schon bald verschärft werden.

Wolfgang Schachermeier

6 starke Seiten sollte ein perfekter Reifen haben.



Mit 6 mal der Note 1 war der Metzeler Perfect im Gürtelreifentest von 'auto, motor und sport' (Nr. 12/1976) der am besten bewertete Reifen.

Dieses Ergebnis wurde durch die Gesamtnote 'sehr gut' auch im 'mot'-Reifentest bestätigt (mot 5/1977).

Metzeler Perfect. Er heißt, wie er ist.

Gebrauchte Autos gehen verschlungene Wege

Das Frühjahr stimuliert den Automobilmarkt. In den Monaten März und April hatte das Gebrauchtwagengeschäft Hochsaison. Rund 900 000 Pkw und Kombi fanden in diesen beiden Monaten zu neuen Eigentümern. Jeder vierte Gebrauchtwagenkäufer erwarb in diesen Tagen sein erstes Auto.

Kaum Anfänger unter Neuwagenkäufern

Von den 2,31 Millionen Käufern neuer Pkw und Kombifahrzeuge hatten 1976 nur 125 000 vorher keinen Wagen. Da die Erstkäufer gerade den Inlandsabsatz von 20 Tagen abnehmen, dient der Neuwagenmarkt heute zum weit überwiegenden Teil der Ersatzbeschaffung.

Für den Pkw-Markt hat das Jahr 1977 gut begonnen. Neuzulassungen und Umschreibungen übertrafen die Vorjahreswerte, zum Teil sogar beträchtlich. Aufgrund der hohen Nachfrage erwartet die Automobil-Industrie ein gutes erstes Halbjahr.

Gebrauchtwagenkäufer orientieren sich bei der Auswahl eines Autos weit mehr an ihren Einkommen als Neuwagenkäufer. Sie gaben 1976 beim Kauf eines gebrauchten Pkw oder Kombi nur etwa 14 bis 28 Prozent des Jahres-Haushalts-Nettoeinkommens aus. Dabei legten die gut verdienenden Gebrauchtwagenkäufer nur die Etats von durchschnittlich 1,7 Monaten an, die weniger verdienenden riskierten die Ausgabe von rund 3,4 Monatseinkommen. Die Käufer von neuen Autos verplanen bei der Autoanschaffung wesentlich mehr: Gut verdienende legten im Schnitt die Haushalts-Nettoeinkommen von 3,8 Monaten an, während Neuwagenkäufer mit geringem Einkommen mehr als 1 Jahresetat investieren müssen.

Der Bestand an Pkw und Kombifahrzeugen hat 1976 in der BRD die 19-Millionen-Grenze überschritten. Aus diesem Fahrzeugbestand heraus wurden im vergangenen Jahr 5,74 Mio. Pkw und Kombi von ihren Haltern abgestoßen. Davon fanden 4,34 Mio. Wagen einen neuen Käufer, 1,4 Mio wurden verschrottet oder schieden durch Export aus dem deutschen Markt aus. Importe und Exporte haben im Gebrauchtwagenmarkt keine große Bedeutung. Die Exporte übersteigen die Importe. Die Differenz liegt in der Größenordnung von einem Prozent der Umschreibungen.

Dem Fahrzeug-Halter bieten sich über den Verkauf an Privat direkte Verkaufsmöglichkeiten an den Abnehmer und über den Verkauf an den Automobilhandel indirekte Verkaufsmöglichkeiten. 1976 wurden knapp 2 Mio. Pkw und Kombi, also insgesamt etwa ein Drittel aller angebotenen Fahrzeuge, direkt an einen privaten Käufer veräußert. Ein weiteres Drittel aller angebotenen Wagen wurde von den Vorbesitzern einem Neuwagenhändler übergeben. Etwa jedes siebte Fahrzeug war schrottreif. Eine knappe halbe Million, also etwa jedes dreizehnte Fahrzeug wurde an den reinen Gebrauchtwagenhandel veräußert und eine ebenso große Menge von den Haltern zunächst einmal stillgelegt. Nur ein kleiner Teil dieser Fahrzeuge fand anschließend private Abnehmer, der überwiegende Teil wurde ebenfalls verschrottet.

Dem Gebrauchtwagenkäufer werden Gebrauchtwagen über Kleinanzeigen in Tageszeitungen und Fachzeitschriften und auf den Ausstellungsplätzen des Automobilhandels offeriert. Fast jeder zweite Gebrauchtwagenkäufer (2,1 Millionen) hat 1976 den Wagen direkt vom Vorbesitzer übernommen. Beim fabrikatgebundenen Neuwagenhandel wurden 1,6 Millionen Gebrauchtwagen gekauft. Der reine Gebrauchtwagenhandel konnte 0,6 Millionen Wagen absetzen.

Veräußerungsquote bleibt konstant

Jedes Jahr stoßen rund 30 Prozent der Halter von Pkw und Kombifahrzeugen ihre Wagen ab. Die Fahrzeuge werden zum überwiegenden Teil verkauft, nach kurzer Stillegung verkauft oder verschrottet, oder gleich zum Schrotthändler gebracht. Die Veräußerungsquote hat sich in der Vergangenheit als äußerst gleichmäßige Kennziffer des Gebrauchtwagenmarktes erwiesen, sie blieb auch vom letzten Konjunktureinbruch nahezu unberührt.

Lebensdauer steigt

Das Kraftfahrt-Bundesamt bescheinigt den auf deutschen Straßen rollenden Pkw und Kombifahrzeugen zunehmende Qualität. Nach einem Höchststand in den Jahren 1973 und 1974 ging auch 1976 der Anteil der Löschungen aus der amtlichen Zulassungsstatistik weiter zurück. In der Hauptsache wegen Verschrottung, aber auch wegen endgültiger Außerbetriebsetzung und wegen Stillegung für länger als ein Jahr, wegen Export oder Verkauf an Angehörige ausländischer Streitkräfte und wegen Ausscheidens aus dem zulassungspflichtigen Verkehr wurden 1976 nur noch 7,2 Prozent der zugelassenen Pkw und Kombi, also jedes 14. Fahrzeug, aus der amtlichen Zulassungsstatistik gelöscht.

Veräußerung PKW und Kombi

Jahr	Bestand Jahresmitte Pkw und Kombi	Veräußerte Fahrzeuge Pkw und Kombi	Veräußerungsquote in Prozent
1970	13 941 000	4 260 000	30,6
1971	15 115 000	4 472 000	30,9
1972	16 055 000	4 987 000	31,1
1973	17 023 000	5 051 000	29,7
1974	17 341 000	5 016 000	28,9
1975	17 898 000	5 420 000	30,3
1976	18 920 000	5 740 000	30,3

(DAT-info)

Der Gebrauchtwagenmarkt 1976 in der BRD

Verkauf von gebrauchten Pkw und Kombi 5 740 000

Privat 1 995 000
NW-Handel 1 985 000
GW-Handel 455 000

30 000
100 000
860 000
55 000
25 000
375 000

Stillegung 445 000
340 000
Schrott 1 355 000
Import 10 000
Export 55 000
105 000
230 000
5 000
5 000

Privat 2 100 000
NW-Handel 1 630 000
GW-Handel 610 000

Kauf von gebrauchten Pkw und Kombi 4 340 000

DAT

Betriebskosten 1977

Was kostet mein Auto?



Der Frühling zog ins Land und nicht nur die Blüten schlugen aus. Auch Autoverkäufer können sich am blühenden Geschäft erfreuen. Und die großen Hersteller im Lande nutzten die Gunst der Stunde, um die Preise wieder einmal ausschlagen zu lassen, wenn auch – dank eines milden Donners aus dem Kartellamt – nur knapp unter 4% im Durchschnitt. Dies jedoch in trauter Eintracht, gleich ob in der letzten Zeit die Kassen überdurchschnittlich klingelten oder nicht.
Porsche eröffnete den Reigen, Mercedes und BMW folgten. Da konnten schließlich auch VW mit Audi NSU, Ford und Opel nicht ruhen. Anlaß genug, die Betriebskosten für 60 wichtige Fahrzeugtypen neu zu überarbeiten (Stand: 15. April 1977). Aller Voraussicht nach müßten sie für eine ganze Weile ihren Wert behalten, wenn

Typ		Citroën 2 CV Special	Fiat 126	Renault 4 L	VW Polo	Fiat 127	Ford Fiesta L 0	Chrysler/ Simca 1000 LS	Peugeot 104 GL +)	Renault 5 TL	British Leyland Mini 1000	Citroën GS Special	VW Polo S	VW Polo LS	VW Golf	Volvo 66 DL
Richtpreis	DM	5890,00	5990,00	6995,00	8620,00	7820,00	8735,00	6698,00	9325,00	8995,00	6990,00	9795,00	8925,00	9825,00	9540,00	9950,00
Hubraum	ccm	431	589	831	889	896	935	938	948	951	986	1008	1085	1085	1085	1100
Leistung	kw/PS	17/23	17/23	25/34	29/40	29/40	29/40	29/40	32/44	32/44	29/39	40/54	37/50	44/60	37/50	33/45
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	72,00	86,40	129,60	129,60	129,60	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	158,40	158,40	158,40	158,40	158,40
Versicherung	DM	331,00	331,00	514,00	549,00	549,00	549,00	549,00	563,00	563,00	549,00	685,00	685,00	771,00	685,00	563,00
Zwischensumme	DM	600,00	620,00	850,00	940,00	900,00	960,00	890,00	990,00	980,00	900,00	1140,00	1110,00	1220,00	1130,00	1020,00
Wertverlust	DM	900,00	920,00	1050,00	1300,00	1200,00	1300,00	1050,00	1400,00	1350,00	1100,00	1500,00	1350,00	1450,00	1450,00	1530,00
Summe	DM	1500,00	1540,00	1900,00	2240,00	2100,00	2260,00	1940,00	2390,00	2330,00	2000,00	2640,00	2460,00	2670,00	2580,00	2550,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	6,20	6,65	7,10	7,10	7,55	7,10	8,55	8,55	8,05	8,05	9,50	7,55	8,50	8,00	8,90
Öl	DM	0,40	0,40	0,40	0,50	0,55	0,55	0,50	0,60	0,45	0,75	0,60	0,50	0,50	0,50	0,45
Reifen	DM	0,70	1,00	0,75	0,85	1,00	1,25	1,20	1,05	0,85	1,75	1,20	1,00	1,10	1,10	0,95
Werkstatt	DM	4,75	4,30	4,45	4,25	4,70	4,20	4,85	4,90	4,75	5,00	5,10	4,30	4,35	4,40	5,05
Summe	DM	12,05	12,35	12,70	12,70	13,80	13,10	15,10	15,10	14,10	15,55	16,40	13,35	14,45	14,00	15,35
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	201,00	206,00	230,00	237,00	247,00	244,00	263,00	271,00	258,00	269,00	300,00	259,00	282,00	269,00	277,00
20 000 Jahres-km	DM	252,00	257,00	282,00	290,00	305,00	298,00	326,00	334,00	317,00	334,00	368,00	315,00	342,00	327,00	341,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	276,00	283,00	317,00	345,00	347,00	352,00	350,00	388,00	370,00	361,00	425,00	372,00	403,00	390,00	404,00
20 000 Jahres-km	DM	327,00	334,00	370,00	398,00	405,00	407,00	413,00	451,00	429,00	426,00	493,00	427,00	463,00	448,00	468,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	16,1	16,5	18,4	19,0	19,8	19,5	21,0	21,7	20,6	21,5	24,0	20,7	22,6	21,5	22,2
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	22,1	22,6	25,4	27,6	27,8	28,2	28,0	31,0	29,6	28,9	34,0	29,7	32,2	31,2	32,4

+) Richtpreis mit Vorfracht

Typ		Fiat 128	Chrysler Simca 1100 LE	Alfa Romeo +) Alfasud	VW Käfer	Opel Kadett 1,2	Opel Ascona 1,2 S	Renault 14 L	Ford Escort 1,3	Chrysler Simca 1307 GLS	Peugeot 304 GL +)	Audi 80	Fiat 131	Volvo 343 DL	Chrysler Simca 1308 GT	VW Golf Diesel
Richtpreis	DM	8420,00	8748,00	9989,80	7785,00	9395,00	10945,00	10950,00	9240,00	11926,00	11335,00	11580,00	9990,00	13980,00	13698,00	10950,00
Hubraum	ccm	1108	1110	1178	1184	1187	1187	1210	1263	1278	1279	1281	1288	1387	1424	1460
Leistung	kw/PS	33/45	37/50	46/63	25/34	40/55	44/60	42/57	40/54	40/55	48/65	40/55	40/55	51/70	63/85	37/50
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	172,80	172,80	172,80	172,80	172,80	172,80	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	187,20	201,60	216,00	216,00
Versicherung	DM	563,00	685,00	802,00	514,00	685,00	771,00	771,00	685,00	685,00	802,00	685,00	685,00	802,00	870,00	685,00
Zwischensumme	DM	990,00	1120,00	1250,00	920,00	1140,00	1270,00	1290,00	1150,00	1230,00	1330,00	1220,00	1170,00	1420,00	1500,00	1230,00
Wertverlust	DM	1300,00	1350,00	1550,00	1200,00	1450,00	1650,00	1650,00	1450,00	1800,00	1750,00	1750,00	1550,00	2150,00	2100,00	1650,00
Summe	DM	2290,00	2470,00	2800,00	2120,00	2590,00	2920,00	2940,00	2600,00	3030,00	3080,00	2970,00	2720,00	3570,00	3600,00	2880,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	8,90	8,90	9,00	8,40	8,90	9,95	9,50	9,75	10,20	9,95	8,90	9,75	11,40	11,40	5,75
Öl	DM	0,60	0,50	0,60	0,40	0,45	0,45	0,60	0,50	0,50	0,70	0,45	0,60	0,55	0,55	0,60
Reifen	DM	1,25	1,20	1,50	1,20	1,25	1,25	1,30	1,55	1,45	1,20	1,20	1,20	1,40	1,55	1,05
Werkstatt	DM	4,75	5,10	5,50	4,05	4,50	4,70	5,25	4,60	5,15	5,30	4,55	4,95	5,50	5,45	4,40
Summe	DM	15,50	15,70	16,60	14,05	15,10	16,35	16,65	16,40	17,30	17,15	15,10	16,50	18,85	18,95	11,80
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	276,00	290,00	312,00	252,00	284,00	310,00	316,00	301,00	319,00	326,00	290,00	304,00	354,00	362,00	250,00
20 000 Jahres-km	DM	341,00	355,00	381,00	311,00	347,00	378,00	385,00	370,00	391,00	397,00	353,00	372,00	433,00	441,00	299,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	385,00	402,00	441,00	352,00	405,00	448,00	453,00	422,00	469,00	472,00	436,00	433,00	533,00	537,00	387,00
20 000 Jahres-km	DM	449,00	467,00	510,00	411,00	467,00	516,00	523,00	490,00	541,00	543,00	499,00	502,00	612,00	616,00	437,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	22,1	23,2	24,9	20,2	22,7	24,8	25,3	24,1	25,5	26,1	23,2	24,3	28,3	28,9	20,0
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	30,8	32,2	35,3	28,2	32,4	35,8	36,3	33,7	37,5	37,7	34,9	34,6	42,7	42,9	31,0

+) Richtpreis mit Vorfracht

auch neue Modelle im Laufe des Sommers erwartet werden. Doch die Neuen dürften sich in Leistung und Technik nicht allzu gravierend von den laufenden Modellen unterscheiden, zumindest nicht in den Punkten, die für unsere Betriebskostenberechnungen entscheidend sind.

Zu den Tabellen

Wir wählten die Fahrzeugmodelle für unsere Tabelle wieder so aus, daß damit auch für ein größeres Fahrzeugprogramm sozusagen Eckwerte gesetzt sind. So lassen sich die Kosten für die Parallelmodelle von Audi NSU und VW praktisch austauschen. Geringe Differenzen egalisieren sich meist schon durch unterschiedlichen Fahrbetrieb. Auch gleiche Motoren in unterschiedlichen Typreihen – wie beispielsweise Ascona und Rekord oder Taunus und Granada – lassen Rückschlüsse auf ähnliche Betriebskosten zu.
Zur besseren Übersicht gehen wir immer von der Basisversion eines Fahrzeugtyps aus, also Zweitürer, keine Luxusausstattung, auch keine in der Stückzahl begrenzten Sonderangebote. Unberücksichtigt bleiben auch Kombi- und Coupéversionen.

Feste Jahreskosten

Zu ihnen zählen Steuer, Versicherung, eine Pauschale für Nebenkosten und der Wertverlust.
Die Kraftfahrzeugsteuer blieb seit vielen Jahren unverändert und orientiert sich am Hubraum. Bei jährlicher Vorauszahlung beträgt sie pro 100 ccm Hubraum 14,40 DM. Der Einfluß der Hubraumsteuer auf die

Betriebskosten wird meist überschätzt. Bei statistisch ermittelten durchschnittlichen Jahresleistungen von etwa 15 000 km schlagen sich die 14,40 DM für 100 ccm in den Kilometerkosten nur mit 0,00096 DM pro Kilometer nieder. Bruchteile eines Pfennigs also.

Schwerwiegender dagegen wirken sich die großen Unterschiede in der Haftpflichtversicherung aus, die sich nach der PS-Leistung richtet. Zahlreiche andere Faktoren spielen hier jedoch noch mit hinein. Seit Beginn dieses Jahres gilt der Tarif 1977, der sich erheblich von der bisherigen Gliederung unterscheidet. Das Bundesgebiet wurde völlig neu in sechs Regionen mit unterschiedlichen Tarifen aufgeteilt. Weitere Unterschiede zwischen den einzelnen Versicherungsgesellschaften und den Rabatt- bzw. Malusstaffeln kommen hinzu. Wir wählten folgenden Mittelwert aufgrund statistischer Durchschnitte: Schadenfreiheitsklasse (SF) 1 = 100% Prämie, Regionalklasse IV, Deckungssumme 1 Million pauschal. Tarif einer großen Versicherungsgesellschaft, ohne Versicherungssteuer.

Die Nebenkostenpauschale – nicht einzeln aufgeführt, aber zu Steuer und Versicherung addiert – enthält alle Kosten, die nicht unbedingt von der Kilometerleistung abhängen. Hierher gehören beispielsweise Pflege, Zusatzversicherungen, Zubehörkäufe, aber auch Parkgebühren, Bußgelder und ähnliches.

Jedes Fahrzeug verliert an Wert, gleich ob es viel oder wenig gefahren wird. Lediglich die Höhe des Wertverlustes variiert je nach Kilometerstand und Pflegezustand des Fahrzeugs. Beim Wertverlust handelt es sich um den Betrag, der nach etwa drei bis vier Jahren erforderlich wird, um die Differenz zwischen dem Verkaufserlös des alten und dem Anschaffungspreis des neuen Wagens auszugleichen. Anhaltspunkt: etwa ein Prozent des Neuwerts je 1000 gefahrene Kilometer, also bei 15 000 Jahreskilometern ca. 15% jährlich. Abweichungen sind je nach Marktlage

Typ		Renault 16 TL	BMW 1502	Ford Taunus 1.6	VW Golf S	Audi 80 S	Audi 80 LS	Fiat 132 GL	Renault 20 L	Ford Granada 1.7	BMW 318	Opel Rekord 1.9	Peugeot 504 GL +)	Porsche 924	Mercedes 200 D	Mercedes 200
Richtpreis	DM	12 695,00	13 380,00	11 370,00	10 360,00	12 060,00	13 215,00	12 320,00	15 495,00	13 355,00	15 980,00	13 260,00	15 785,00	24 300,00	19 536,00	19 025,40
Hubraum	ccm	1553	1563	1576	1577	1577	1577	1577	1635	1680	1754	1875	1957	1960	1971	1971
Leistung	kw/PS	48/65	55/75	50/68	55/75	55/75	63/85	66/90	66/90	55/75	72/98	55/75	68/93	92/125	40/55	69/94
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	230,40	244,80	244,80	259,20	273,60	288,00	288,00	288,00	288,00
Versicherung	DM	802,00	802,00	802,00	802,00	802,00	870,00	870,00	870,00	802,00	916,00	802,00	916,00	1053,00	685,00	916,00
Zwischensumme	DM	1 410,00	1 430,00	1370,00	1 340,00	1 390,00	1 500,00	1 470,00	1 580,00	1 450,00	1 650,00	1 470,00	1 680,00	2000,00	1 560,00	1 780,00
Wertverlust	DM	2 000,00	2 100,00	1750,00	1 600,00	1 850,00	2 050,00	1 900,00	2 400,00	2 100,00	2 500,00	2 000,00	2 450,00	3 700,00	2 950,00	2 850,00
Summe	DM	3 410,00	3 530,00	3 120,00	2 940,00	3 240,00	3 550,00	3 370,00	3 980,00	3 550,00	4 150,00	3 470,00	4 130,00	5 700,00	4 510,00	4 630,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	10,45	10,20	10,65	9,70	9,75	10,20	11,10	10,90	12,35	11,10	11,55	12,30	10,40	8,80	12,80
Öl	DM	0,60	0,70	0,60	0,50	0,45	0,45	0,60	0,60	0,60	0,70	0,65	0,70	0,65	0,80	0,80
Reifen	DM	1,40	1,55	1,55	1,25	1,25	1,35	1,70	1,75	1,85	1,65	1,85	2,25	2,95	1,70	1,90
Werkstatt	DM	5,35	5,10	4,70	4,65	4,60	4,70	5,35	6,05	4,90	5,60	5,00	5,80	6,95	5,25	5,35
Summe	DM	17,80	17,55	17,50	16,10	16,05	16,70	18,75	19,30	19,70	19,05	19,05	21,05	20,95	16,55	20,85
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	340,00	339,00	333,00	313,00	316,00	334,00	357,00	373,00	367,00	376,00	361,00	403,00	429,00	337,00	409,00
20 000 Jahres-km	DM	414,00	412,00	406,00	380,00	383,00	403,00	435,00	453,00	449,00	455,00	440,00	491,00	516,00	406,00	496,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	507,00	514,00	479,00	446,00	471,00	505,00	515,00	573,00	542,00	584,00	527,00	607,00	737,00	583,00	646,00
20 000 Jahres-km	DM	581,00	587,00	552,00	513,00	537,00	574,00	593,00	653,00	624,00	663,00	607,00	695,00	824,00	652,00	733,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	27,2	27,1	26,6	25,0	25,3	26,7	28,5	29,8	29,4	30,0	28,8	32,2	34,3	26,9	32,7
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	40,5	41,1	38,3	35,7	37,6	40,4	41,2	45,8	43,4	46,7	42,2	48,6	58,9	46,6	51,7

+) Richtpreis mit Vorfracht

Typ		Citroen CX 2000	BMW 520	Audi 100 S	Volvo 244 GL	Mercedes 230	Citroen CX 2400 Super	Opel Commodore Special	BMW 525	Mercedes 250	Peugeot 604 SL V 6	Renault 30 TS	Volvo 264 DL	Mercedes 280	Mercedes 280 SE	BMW 3.0 S
Richtpreis	DM	17 300,00	19 400,00	15 455,00	23 450,00	19 980,00	20 950,00	15 665,00	22 800,00	22 755,00	23 155,00	21 700,00	23 950,00	26 129,40	32 289,90	30 400,00
Hubraum	ccm	1972	1977	1984	2112	2277	2331	2461	2478	2492	2645	2655	2655	2717	2717	2966
Leistung	kw/PS	75/102	85/115	85/115	90/123	80/109	85/115	85/115	110/150	95/129	100/136	96/131	92/125	115/156	130/177	132/180
Feste Jahreskosten:																
Steuer	DM	288,00	288,00	288,00	316,80	331,20	345,60	360,00	360,00	360,00	388,80	388,80	388,80	403,20	403,20	432,00
Versicherung	DM	916,00	916,00	916,00	1053,00	916,00	916,00	916,00	1053,00	1053,00	1053,00	1053,00	1053,00	1227,00	1227,00	1227,00
Zwischensumme	DM	1730,00	1790,00	1670,00	2020,00	1850,00	1890,00	1750,00	2070,00	2060,00	2090,00	2090,00	2090,00	2280,00	2350,00	2360,00
Wertverlust	DM	2700,00	3050,00	2450,00	3650,00	3000,00	3300,00	2500,00	3550,00	3450,00	3600,00	3350,00	3800,00	4000,00	4900,00	4900,00
Summe	DM	4430,00	4840,00	4120,00	5670,00	4850,00	5190,00	4250,00	5620,00	5510,00	5690,00	5440,00	5890,00	6280,00	7250,00	7260,00
Laufende Kosten pro 100 km:																
Kraftstoff	DM	11,85	12,80	12,35	12,80	13,30	13,30	13,30	13,75	14,25	14,25	14,70	13,30	15,20	16,60	15,20
Öl	DM	0,80	0,70	0,80	0,65	0,80	0,80	0,85	1,00	0,95	0,85	0,85	0,90	1,00	1,15	1,00
Reifen	DM	1,90	2,00	1,80	2,55	2,00	2,20	2,50	2,65	2,45	2,80	2,65	2,45	3,00	2,90	3,50
Werkstatt	DM	6,35	5,75	5,40	6,20	5,40	6,60	5,50	6,50	5,90	6,50	6,50	6,55	6,20	7,20	7,50
Summe	DM	20,90	21,25	20,35	22,20	21,50	22,90	22,15	23,90	23,55	24,40	24,70	23,20	25,40	27,85	27,20
Monatliche Betriebskosten ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	405,00	415,00	394,00	446,00	423,00	444,00	423,00	471,00	466,00	479,00	483,00	464,00	508,00	544,00	537,00
20 000 Jahres-km	DM	492,00	503,00	478,00	538,00	513,00	539,00	515,00	571,00	564,00	581,00	586,00	561,00	613,00	660,00	650,00
Monatliche Betriebskosten mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	DM	630,00	669,00	598,00	750,00	673,00	719,00	631,00	767,00	754,00	779,00	762,00	781,00	841,00	952,00	945,00
20 000 Jahres-km	DM	717,00	757,00	682,00	843,00	763,00	814,00	723,00	867,00	852,00	881,00	865,00	878,00	947,00	1068,00	1058,00
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	32,4	33,2	31,5	35,7	33,8	35,5	33,8	37,7	37,3	38,3	38,6	37,1	40,6	43,5	42,9
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust bei:																
15 000 Jahres-km	Pf	50,4	53,5	47,8	60,0	53,8	57,5	50,5	61,4	60,3	62,3	61,0	62,5	67,3	76,2	75,6

+) Richtpreis mit Vorfracht

des betreffenden Modells möglich. Diese Rechnung gilt nur für Neuwagen während der ersten drei bis vier Jahre in erster Hand.



Der berechnete Kraftstoffverbrauch orientiert sich an Test- und Erfahrungswerten. Abweichungen sind je nach Fahrbetrieb möglich, wie etwa scharfe und zügige Fahrweise, vorwiegend Stadt- oder Kurzstrekkenbetrieb bzw. Langstrecke, voll ausgenutzte Zuladung usw. Ähnliches gilt auch für Ölverbrauch und Reifenverschleiß. Die Werkstattkosten enthalten sowohl normale Inspektionen wie auch Reparaturen und eine Reserve für kleinere selbstverschuldete Schäden. Durch die Einjahresgarantie fallen im ersten Jahr meist nur geringe Kosten an. Bis etwa 40 000 km halten sich die Werkstattkosten noch im Rahmen. Danach steigen sie nach allen Erfahrungen deutlich an. Unsere Rechnung enthält Durchschnittswerte bei drei- bis vierjährigem Besitz.



Entscheidend bei Berechnungen dieser Art ist, daß sie für alle Fahrzeuge von den gleichen Voraussetzungen ausgehen und damit die Vergleichbarkeit gewährleisten. Unsere Berechnungen enthalten nur die Kostenfaktoren, die beim privaten Fahrbetrieb tatsächlich anfallen. Die für den Privatbesitz nur theoretischen Werte der sogenannten kaufmännischen Rechnung wie Zinsverlust und Abschreibung kommen nicht in Anrechnung. Unsere Kilometerkosten liegen also auf der Praxisebene, ein gewichtiges Argument, wenn die Kosten gegenüber einem Arbeitgeber geltend gemacht werden sollen. H. Amberger



Jetzt funken sie kreuz und quer

Eine lange Peitschenantenne an der Karosse kündet von der mobilen Funkstation für den privaten Gebrauch. Was bislang ein Privileg der öffentlichen Bedarfsträger war (Polizei, Behörden und Hilfsdienste), ist nun liberalisiert worden: das Funksprechmikrofon am Armaturenbrett.

Bei uns gilt es noch als exklusives Hobby einer technisch orientierten Clique, aber bald könnte es zum wahren Volkssport ausarten, wie in USA. Dort nennt man es Citizens Band Radio (CB), und wenn man den Statistiken trauen darf, nehmen die monatlichen Zuwachsraten ungeheuerliche Dimensionen an. Im Jahresmittel waren es 85 000, wobei in den Urlaubsmonaten sogar eine Zunahme von 500 000 zu verzeichnen war. Bei uns schätzt man eine mittlere monatliche Zuwachsrate von 5000 Geräten.

Auf Wunsch werden heute die Autos in USA mit Funkgerät ab Werk geliefert. Bei Chrysler zählt es schon zur Serienausstattung, wie das Autoradio. Der eigentliche technische Reiz liegt in der Möglichkeit, nicht allein passiver Hörer zu bleiben, wie beim „Dampf"-Radio, sondern aktiv mit Rede und Gegenrede teilzuhaben an einem individuellen Nachrichtenaustausch. Im Unterschied zu einer privaten Unterhaltung ist jedoch keine Diskretion möglich. Jeder kann mithören, so er ein Gerät besitzt.

Der praktische Nutzen ist indes kaum abzuschätzen. Er liegt nicht allein beim persönlichen Mitteilungsbedürfnis und aktuellen Rückfragen über den Einkaufszettel und die Verkehrssituation, sondern eher bei Notrufen und Hilfsaktionen.

Die genehmigungsfreien Einbaugeräte für Autofunk besitzen ungefähr die Größe und das Gewicht von guten Autoradios. Auch der Stromverbrauch hält sich in Grenzen: Bei „Empfang" etwa so viel wie die Parkbeleuchtung, und bei „Senden" nicht viel mehr als die Standlichtanlage.

Man bekommt diese Geräte in Fachgeschäften, beim speziellen Versandhandel und vereinzelt auch in Warenhäusern. Sie werden meist in Japan produziert, auch wenn sie eine „deutsche" Aufmachung zeigen – was beileibe kein abwertendes Qualitätsurteil bedeuten soll.

● Wer sich ein Gerät kaufen will, sollte keine Billigtype wählen. Als Mindestausstattung seien hier folgende Einrichtungen empfohlen: Rauschsperre („Squelch"), sie unterdrückt das lästige Empfängerrauschen in Empfangspausen, Rufton („Call"), damit kann man einen Piepton aussenden, um eine Gegenstation anzurufen. Auch ein Kontrollinstrument sollte nicht fehlen, um bei Autostationen die Sendeleistung und bei „Handquatschen" auch den Batteriezustand überwachen zu können.

● Nützliche Extras sind z. B. Ruftongeber und -auswerter. Diese geben und empfangen eine bestimmte Tonfolge, mit der man eine entsprechend programmierte Gegenstation „aufmachen" kann. Auch eine Feinabstimmung („Noise blanker") ist oft willkommen, wenn nämlich die Frequenzen zweier Partner nicht genau übereinstimmen, weil der eine vielleicht billige Quarze verwendet. Beliebt sind auch Zusatzbuchsen für Sprechgeschirre („Headset") – etwa 150 Mark – für Telefon-Handapparate und Zusatzlautsprecher.

● Zum Lieferumfang gehört ein Handmikrofon mit Sprechtaste („PTT Push-to-talk"), ein Montagebügel mit Schrauben und ein Stromversorgungskabel mit Sicherung. Dieses sollte man nicht am Sicherungskasten, sondern dicht an den Polklemmen der Batterie anschließen. Dort sind nämlich die bordeigenen Störungen am geringsten.

Teurer Spaß

Die Geräte sind meist für 12 V-Anschluß bestimmt. Bei 6 V-Bordnetzen benötigt man einen Spannungswandler 6/12 V = 2 A. Er kostet etwa DM 150,00.

● Hinzu kaufen muß man eine Fahrzeugantenne (DM 35,00 bis 65,00), ein Antennenkabel (DM 10,00) und, was meist übersehen wird, eine wirksame Funkentstörung für Zündung und Bordaggregate.

Die normale Entstörung genügt, wenn man Pech hat, nicht – auch wenn das Autoradio damit gut „geht". Der genannte Trick mit dem Anschlußkabel reicht allerdings in den meisten Fällen aus, oder er vermindert die zusätzlichen Kosten. In besonders hartnäckigen Fällen muß man bis zu 300 Mark aufwenden, um das Auto wirksam zu entstören, oder man verordnet sich während der Fahrt Funkstille, was wesentlich billiger und verkehrssicherer ist.

Passionierte Hobbyfunker kaufen ihre Autos auch nach diesen Gesichtspunkten: Einfacher Einbau für Funkgeräte, wirkungsvoller Antennenaufbau und billige Funkentstörung. Spätestens in der übernächsten Autogeneration werden die Hersteller darauf Rücksicht nehmen müssen.

Die verwaltungsrechtliche Genehmigung zum Betrieb von beweglichen Sprechfunkgeräten im 11 m-Band, zu deutsch von Autofunkgeräten und „Handquatschen" (Nato-Deutsch: „Walkie-Talkies") ist in der Amtsblattverfügung Nr. 393 vom 22. 5. 75 des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen veröffentlicht. Die einzige Formalität besteht darin, daß man vor der Anschaffung eines Gerätes die FTZ-Serienprüfnummer auf dem Typenschild nachprüft. Sie muß mit der Kennbuchstabenreihe PR 27 . . . beginnen.

Der genehmigungsfreie Jedermannfunk ist auf der Wellenlänge 11 m (Frequenz 27 MHz) in 12 sogenannten „Kanälen" angesiedelt:

Kanal Nr.	Frequenz in MHz	Verwendung
4	27.005	Wassersport
5	27.015	frei
6	27.025	frei
7	27.035	frei
8	27.055	frei
9	27.065	Notrufe
10	27.075	frei
11	27.085	frei
12	27.105	frei
13	27.115	frei
14	27.125	frei
15	27.135	Anrufkanal

Die freien Kanäle sind oft regional nach Vereinbarung belegt, beispielsweise für einen

Zuverlässig.

Wie zuverlässig ist ein modernes Auto? Muß ausgefeilte Technik auf Kosten der Zuverlässigkeit gehen?
Nein. Der Leyland Allegro beweist es.

Seine drei Motor-Varianten sind millionenfach bewährte, zuverlässige und robuste 4-Zylinder-Motoren. Langhubig, obengesteuert, der 1500er mit obenliegender Nockenwelle. Diese Maschinen besitzen alles, was zum sparsamen und doch kraftvollen und zuverlässigen Antrieb notwendig ist.

Das Allegro-Fahrwerk kennt keine problematischen Achsen, sondern bietet Einzelradaufhängung aller vier Räder, die mit Gürtelreifen 165/70 SR 13 ausgerüstet sind. Der Frontantrieb zieht immer. Zuverlässig in allen Situationen, bei jedem Wetter. Seine wartungsfreie Hydragasfederung arbeitet zuverlässig unter jeder Belastung.
Exakt schaltbare Getriebe, beim 1500er sogar mit 5 Gängen, geben die Kraft des Motors zuverlässig weiter.

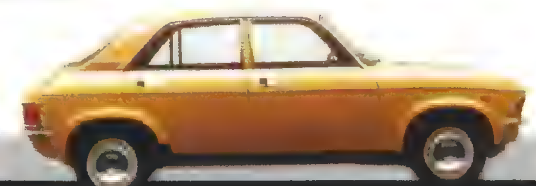
Zuverlässig in jeder Situation ist auch das Zwei-Kreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn und Bremskraftverstärker. Unterbodenschutz und Hohlraumbehandlung schützen zuverlässig gegen Rost.

Auch bei der Elektrik ist Zuverlässigkeit Trumpf: 12-Volt-Batterie und Drehstromlichtmaschine.
Allegro 1100, 1300 und 1500
Komplett ab DM 8.590,– (unverbindliche Preisempfehlung)
Der nächste Leyland-Händler wird Sie zuverlässig beraten.
Prospekte und Händlernachweis von:
Leyland GmbH, Postfach 1940, 4 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Leyland Allegro– Zuverlässig in jeder Situation.

Abgebildetes Modell Allegro 1500





Ortsverein, oder für eine sonntägliche Frühschoppenrunde, oder ein Unternehmer benutzt einen Kanal für seine Lieferwagen.

Kanal 9 für Notrufe

Nach einer inoffiziellen Vereinbarung sind die Kanäle 4, 9 und 15 reserviert, und zwar K 4 in Italien und der Schweiz, wo auch Wetterberichte verbreitet werden. K 9 wird als Notrufkanal benutzt und K 15 für allgemeine Anrufe.
Die Kanäle werden durch einen Umschalter am Gerät gewählt. Die zugehörigen Frequenzen werden im Gerät durch kleine steckbare Schwingquarze vorprogrammiert. Für jeden Kanal benötigt man zwei Stück, einen für den Sender und einen für den Empfänger. Mit einigem Geschick kann man sie selbst austauschen. Aufgedruckt ist die Nennfrequenz und gelegentlich das Merkmal „T" (Transmitter) für den Sender und „R" (Receiver) für Empfänger. Das Pärchen kostet etwa zehn bis 15 Mark.
Beim Kauf eines Gerätes achte man darauf, ob es „voll bequarzt" angeboten wird oder nicht. Die Angabe „12 schaltbare Kanäle" besagt nicht immer, daß man auch alle benutzen kann. Bei einigen modernen Geräten der oberen Preisklasse findet sich auch der Hinweis „Sythesizer". Das ist aus dem Japanischen übersetztes schlichtes Englisch und besagt, daß alle Kanäle vermittels Frequenzsynthese von einem einzigen Quarz abgeleitet werden. Der Vorteil besteht darin, daß man nie Quarze kaufen muß, der Nachteil, daß es hierzulande kaum jemanden gibt, der solches schnell und gut reparieren kann.
Der Sprechfunkverkehr auf besagten Kanälen vermittelt indes kein ungetrübtes Vergnügen. Die Frequenzen sind nicht sonderlich störungsfrei, weil sich auch andere Benutzer darauf tummeln dürfen, wie medizinische Geräte, Industriegeneratoren, Prüfsender und sonstige funktechnische Umweltverschmutzer, aber auch Fernsteuerungsbastler und die „Kanal-Gammler".
Die zwischen genehmigungsfreien Mobilstationen überbrückbare Entfernung ist in erster Linie durch die Antennenhöhe der Partner bestimmt. Die Entfernung entspricht etwa der optischen Sicht von Antenne zu Antenne zuzüglich einer gewissen „Über-Horizont-Beugung". Das heißt, über Wasser und von Berg zu Berg ist die überbrückbare Entfernung größer (etwa 30 km), als über Wälder, über bebautem Gelände und bei geringer Antennenhöhe. 10 bis 20 km ist ein mittlerer Anhaltswert für Automobilfunk. Handfunkgeräte schaffen etwas weniger. Die Propagandaangabe: „Reichweite soundsoviel km" bildet keinen Qualitätsmaßstab, denn sie ist physikalisch falsch. Reichweiteangaben sind nur zwischen zwei Antennen sinnvoll.
Angesichts der beschränkten Reichweite scheint es dem Unerfahrenen anfangs paradox, daß zeitweise kräftige Störungen durch Überreichweiten auftreten. Sie entstehen durch Reflexion der Raumwelle an oberen Luftschichten nach Sonneneinstrahlung bei Hochdruckwetterlage. Hierzulande schlagen oft italienische Stationen durch und gelegentlich auch englische. Selbstredend tun wir bei ihnen das gleiche, was besonders die Italiener beklagen, denn dort ist der Jedermannfunk schon weiter verbreitet als bei uns.

0,5 Watt reichen

Die Ausgangsleistung der genehmigungsfreien Geräte ist auf 0,5 W an der Antennenbuchse beschränkt. Nun gilt es, diese vergleichsweise bescheidene Leistung ohne viel Verluste an die Antenne zu bringen. Man benutze dazu die empfohlenen Steckverbindungen und ein passendes Antennenkabel. Die kürzere Verbindung ist immer die bessere. Ganz besonders wichtig ist eine blanke, dauerhafte Verbindung mit der Karosserie am Fußpunkt der Antenne. Die Karosserie liegt als Gegengewicht im Antennenstromkreis und muß möglichst verlustfrei mit dem Außenmantel des Antennenkabels verbunden sein. Die Längsausdehnung dieses fahrbaren Gegengewichtes sollte etwa 2,6 m betragen. Das ist nicht immer gewährleistet. Wer seine Fahrzeugantenne beispielsweise in der Mitte des Kofferdeckels aufpflanzt, gewinnt zwar an äußerem Ansehen, muß dies aber mit verminderter Strahlungsleistung erkaufen. Die Kofferdeckel sind nämlich nur über elektrisch zweifelhafte Scharniere mit der Karosserie verbunden, in denen füglich kostbare Strahlungsenergie heimtükkisch verbraten wird. Der kluge Mann überbrückt die Scharniere mit Bandkupfer oder mit geflochtenen Batterie-Massebändern. Ähnliches gilt für vordere Kotflügel, sofern sie nicht einer durchgehenden Ponton-Karosserie angehören. Diese Hinweise gelten allerdings nicht für Autoradios. Dort wird ja auch keine Leistung abgestrahlt.
Die günstigste Antennenlänge ist 2,6 m, das ist 1/4 Wellenlänge minus 5 %. Solch lange Strahler sehen aber unschick aus, und auch der TÜV hat etwas dagegen, wenn man so einherfährt. Während der Fahrt muß man sie abbiegen und anhängen, was einem effektiven Kurzschluß sehr nahe kommt. Viele Leute bevorzugen daher verkürzte Antennen, bei denen ein Teil des Strahlers zur Spule aufgewickelt wurde, die entweder in der Mitte oder am Fußpunkt als Feder angebracht ist. Diese verkürzten Antennen sehen allerdings elegant aus, dafür sind sie aber teurer und weniger wirkungsvoll, weil der aufgewickelte Teil nicht zur Strahlung beiträgt.
Für rund 100 Mark bekommt man auch einen magnetischen Haftfuß, der für alle Peitschenantennen brauchbar ist, den man aber jederzeit abnehmen kann, und der überdies das Montageloch in der Karosserie mit 13 bis 15 mm ø erspart. Wer es sich leisten kann und kein Plastikdach besitzt, montiert seine Antenne in der Mitte des Daches. Das ergibt den besten Wirkungsgrad und die sauberste Rundstrahlung.
Empfehlenswerte Autofunkgeräte kosten je nach Ausstattung etwa 300 bis 700 Mark, voll bequarzt. Letztere mit allen Extras, wie auch mit eingebautem Antennenleistungsmesser, Transistor-Schutzschaltung, mehrfarbigen Kontrollampen und so weiter, und so fort.



Die Frau des Stuttgarter Werbekaufmanns schwört auf den CB-Funk: Ihr Mann und sie stehen ständig im Kontakt – fast kostenlos. So werden sogar Telefongespräche eingespart.

Blaupunkt steigt ein

Mit der Produktion von kombinierten Autoradio- und CB-Funk-Geräten wird die Blaupunkt-Werke GmbH, Hildesheim, im Herbst dieses Jahres beginnen. Dies teilte der Geschäftsführer für Entwicklung, Dipl.-Ing. Günter Bolle, im April vor Jounalisten mit.
Blaupunkt hatte sich nach sorgfältiger Prüfung entschlossen, in Verbindung mit einem UKW/MW-Autoradio ein CB-Sende/Empfangsgerät mit 0,5 Watt Sendeleistung zu entwikkeln. Im Gegensatz zu den bereits auf dem Markt befindlichen Importgeräten kann dieses in das Armaturenbrett eingebaut werden. Damit entfällt der für die innere Sicherheit eines Kraftfahrzeuges eigentlich nicht zu empfehlende Unterbau. Die Erprobung einer Funkradio-Pilotserie wurde erfolgreich abgeschlossen.

Fest zu Hause, unterwegs mobil

Zu Hause kann man auch eine Feststation mit Hochantenne einrichten. Sie ist allerdings gebührenpflichtig (15 Mark pro Monat).
Außer der Station benötigt der Jedermannfunker noch einen Erkennungsnamen. Wer nicht seinen eigenen verwenden will, legt sich einen phantasievollen Codenamen zu, wie z. B. „Pluto", „Cobra", oder Namenskürzel wie „Fox Samba" = FS = Fritz Schulze.
Wer sich allerdings mit den technischen Beschränkungen des Jedermannfunks nicht zufriedengeben will, dem stehen die legalen Möglichkeiten des etablierten Amateurfunks offen. Um eine Amateur-Funkstation betreiben zu können, benötigt man immer eine Lizenz der Bundespost. Man muß eine Fachprüfung ablegen, ähnlich der Führerschein-Prüfung, und erhält, wenn man nicht durchgefallen ist, eine Lizenz der angestrebten Klasse:

C für Funksprechverkehr auf UKW und UHF,
A für den allgemeinen Verkehr auf allen Bändern, und
B wie A, aber mit erhöhter Leistung.

Der Amateurfunk überbrückt interkontinentale Entfernungen und schreckt auch nicht vor extra-terrestrischen Räumen zurück, zum Beispiel mittels UKW-Reflexionen Erde-Mond-Erde (EME), sowie über Sprechfunk-Umsetzer der Amateur-Satelliten vom Stamme „Oscar".

Der Rahmen der möglichen technischen Ausstattung reicht von der „Handquatsche" über leistungsstarke Mobilstationen im Auto bis zur heimischen Funkbude mit Drehrichtstrahlern für alle Erdteile, mit Funk-Fernschreiber und Amateur-Fernsehen, ganz nach finanzieller Großwetterlage.

Ein wesentlicher Unterschied zu den Jedermannfunkern besteht darin, daß Funkamateure nicht an eine FTZ-Zulassung gebunden sind, sondern die technische Qualität ihrer Geräte selbst zu verantworten haben. Sie sind auch nicht auf einzelne „Kanäle" beschränkt, sondern können die verfügbaren Frequenzbänder querbeet benutzen, vom Hektometer bis in den mm-Bereich. Die Amateure führen ein international gültiges Rufzeichen, aus dessen Anfangsbuchstaben die Nationalität ableitbar ist, z. B.: DA ... bis DL ... für die Bundesrepublik Deutschland, DM ... für die DDR, TI ... für Costa Rica, CM ... für Cuba, W ... und K ... für USA, und so weiter. Für besonders interessante Verbindungen werden Bestätigungskarten (qsl) ausgetauscht. Sie besitzen einen bestimmten Sammelwert, und man kann sie auch für sogenannte Diplome einreichen, wie für das „WAC" (Worked all continents).

Zur Zeit gibt es etwa 700 000 lizensierte Amateure, davon 22 000 in der Bundesrepublik. Wer Näheres erfahren will, schreibe an den DARC-Deutscher Amateur Radio Club, Postfach 1155, Baunatal 1.

Der gesellschaftliche Stellenwert des Amateurfunks übertrifft zweifellos vergleichbare Werte anderer Freizeitbeschäftigung. Man denke an die Nachrichtenübermittlung bei schweren Naturkatastrophen in Hamburg, Südamerika und Norditalien, bei denen der Amateurfunk als einziges Nachrichtenmittel funktionsfähig blieb, sowie an zahlreiche geophysikalische Forschungsunternehmen.

Ing. Erich Roske

Genfer Salon-Autos '77

Viele wird man selten

Eine Studie von Bertone



Mehr Gag als Notwendigkeit: Wer wollte auch schon den Rolls Royce vom Genfer Salon klauen? Dennoch, die Briten brachten ihren Leibwächter mit, damit dem Silver wreith II auch nichts passiere.
Kuriositäten dieser Art gab es beim diesjährigen Genfer Salon noch einige. Doch Genf gilt nach wie vor als ernstzunehmender Messeort im teueren Automobilgeschäft – und für die Japaner als Repräsentationsmarkt Europas.
Zugenommen hat in diesem Jahr auch die Zahl der deutschen Besucher: Nirgendwo sieht man so viele Autos, die man sonst nicht so oft sieht, wie in Genf. Hans Peter Feddersen fotografierte in den Hallen des Ausstellungsgeländes, die übrigens bald ausgedient haben werden. Die Stadt Genf baut gegenwärtig neue Salon-Hallen.



Pontiac Trans am: Nur Details geändert



Polizei – Dein Freund und Ausstellungshelfer



Für Oldie-Freunde: Ein Replica-BMW 328



Der Panther mit der Jaguar V 12 Mechanik und der Devill (Mechanik Vauxhall) ...



... sind ebenso teuer wie der „Mercedes-Benz-Kompressor" mit Chevi-Motor Exalibur

Genfer Salon-Autos '77
Viele wird man selten sehen





Schön und gut bei Volvo: Der umgedrehte Kindersitz und eine „Bretzel", die ein Vorfallen zwischen den Sitzen verhindert. Das 262 Coupé wurde von Schweizer Journalisten das häßlichste Auto am Salon genannt.

















Eine ganz neue Dachstudie zeigte Bertone bei einem Spider: Das Dach klappt nach oben weg und versinkt als Schott hinter dem Fahrer. Der Honda Accord trumpft schon in der Schweiz auf. Am Datsun-Stand wurden die neuen Modelle gezeigt, die bei uns erst im Herbst kommen (180 B als Limousine, Kombi und Coupé). Toyota zeigte den Cressida, der ebenfalls in Kürze auf dem deutschen Markt erwartet wird, als viertürige Limousine, Kombi-Version sowie in einer eleganten Coupé-Ausführung. Mitsubishi brachte den Celeste, den Lancer und den Sigma Galant.

Rasse und Klasse!



Cherry F II Coupé

Steigen Sie ein in das Cherry F II Coupé. Sie werden überrascht sein wie reichhaltig seine Serienausstattung ist – wie gut die Sitze sind und wie geräumig der Innenraum: Integrierte Kopfstützen und 3-Punkt-Automatikgurte vorn, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe, 3-Speichen-Lenkrad, Drehzahlmesser, Teppichboden, mehrstufiges Heiz- und Frischluftgebläse, Zigarettenanzünder, Armlehnen, versenkbare hintere Seitenscheiben, 2 Rückfahrscheinwerfer und vieles, vieles mehr.

Der F II bietet kompromißlose Technik:

1,2 l Quermotor (einer der meistgebauten der Welt), Frontantrieb, 52 DIN-PS, 145 km/h, Testverbrauch auf 100 km: 8 l Normalbenzin. Einzelradaufhängung vorn mit McPherson-Federbeinen, hinten mit Gasdruckstoßdämpfern, Gürtelreifen. 2-Kreis-Servo-Bremssystem mit Druckregler, Scheibenbremsen vorn.

Die riesige Heckklappe öffnet sich zu einem variablen Laderaum, der sich bei umgeklappter Rücksitzbank von 444 auf 1047 Liter vergrößern läßt.

Fahren Sie das Cherry F II Coupé, die 2- oder 4-türige Limousine oder den 3-türigen Kombi bei einem der 700 Datsun-Händler.



Handelsmarke der NISSAN Motor Co. Ltd. Tokyo/Japan
NISSAN Motor Deutschland GmbH, 4000 Düsseldorf, Johannes-Weyer-Str. 1–3



RWS / D 077 177 L

DATSUN Cherry F II Coupé: 1164 ccm, 52 DIN-PS, 145 km/h, DM 9.990,–
unverbindliche Preisempfehlung

DATSUN

Genfer Salon-Autos '77

Viele wird man selten sehen



Der neue Fiat 132 hat viele Verbesserungen. Test im Juli-Heft



Der große Citroen-Kombi bietet sieben Personen Platz – ein Familienauto



Noch eine Studie:
Von Pininfarina ein Spider auf Peugeot 104-Basis



Weltpremiere: Pilcar-Elektro-Fahrzeug für die Stadt, 4 Sitze, 500 kg Batterien, Reichweite 120 km, Spitze 90 km/h







In der Schweiz beliebt, bei uns wenig Chancen: Citroen LN, Seat 1200 S-Coupé (spanischer Fiat). Rechts das bildhübsche Gamma-Coupé







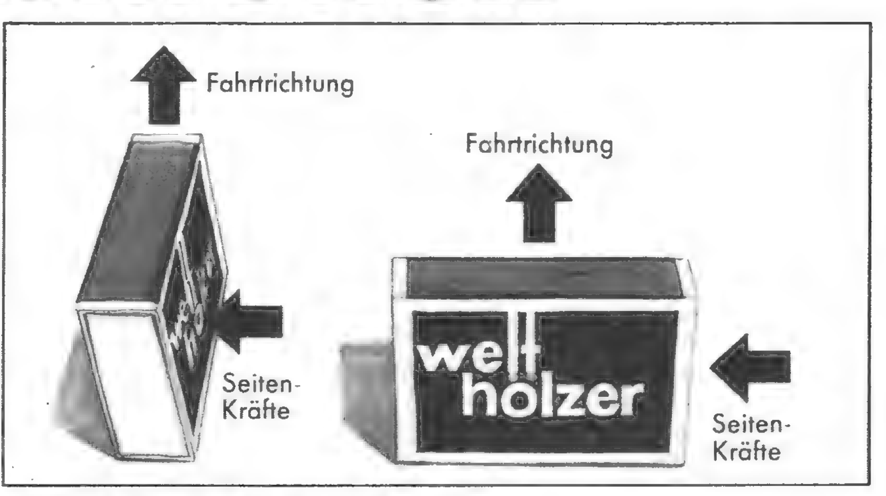
Der TR 7 von Triumph (17 500 DM) und (rechts) die Leyland Prinzess haben in der Schweiz viele Freunde, bei uns nur Liebhaber. Mitte: Lancia Beta-Spider

Breit = Pirelli

Demonstration für Breitreifen

Pirelli-Breitreifen haben viele Vorteile. An einem überzeichneten Beispiel kann man den Breitreifen-Effekt deutlich demonstrieren:

Breitreifen haben eine breitere Aufstandsfläche. Normalreifen dagegen eine schmale. Ein breit aufstehender Gegenstand fällt nicht so leicht um wie ein schmaler. Versuchen Sie einmal von der Seite her eine Streichholz-Schachtel umzuwerfen, die mit der schmalen Seite nach vorne zeigt (linke Schachtel). Kinderleicht! Die Schachtel kippt sofort um. Die gleiche Schachtel (rechts im Bild), mit der breiten Seite nach vorn gestellt, ist dagegen stoßstabiler. Sie fällt kaum um.





Autofahrern zeigt diese Demonstration, wieviel mehr an Sicherheit ein Pirelli-Breitreifen mit seiner Aufstandsfläche in Kurven bietet. Dazu kommen: Eine vergrößerte Aufstandsfläche beim Bremsen, ein guter Geradeauslauf, kein höherer Rollwiderstand, erhöhte Nässe-Sicherheit.

Pirelli ist der Spezialist für Breitreifen, und hat hier ein Größen-Programm, das nicht überboten ist. Pirelli ist bahnbrechend auf dem Breitreifen-Sektor.

Breitreifen sind schön. Breitreifen sind sicher. Etwas für vernünftige Fahrer. Doch vernünftige Fahrer verhalten sich auch mit Breitreifen umsichtig. Alles über Pirelli-Breitreifen erfahren Sie beim Reifen-Fachhändler. Gute Fahrt!



Die Beine Ihres Autos

Protest des ACE erfolgreich:

Kartellamt lehnt Kaufbedingungen ab

von Wolfgang Vogt

Mit lächelnder Überlegenheit meinten die Herren der Zentralverbände des KfZ-Gewerbes, Einwände gegen die von Ihnen vorgelegten Geschäftsbedingungen für den Verkauf von Neuwagen abtun zu können. Einwände, die von Verbraucherorganisationen – insbesondere auch dem ACE – anläßlich eines Hearings am 18. 2. 77 in Frankfurt im Hause des VDA vorgebracht wurden. Die gewisse Selbstzufriedenheit, mit der der ADAC in Pressemeldungen versuchte, aus einigen Verbesserungen der neuen Bedingungen einen Erfolg für sich und „über zweijährige harte Verhandlungen“ zu konstruieren, war offensichtlich unbegründet. Diese neuen Bedingungen, die man von seiten der Zentralverbände des KfZ-Gewerbes so husch husch, noch schnell vor dem 1. 4. 1977, über die Runde bringen wollte, sind zum 1. 4. 1977 nicht in Kraft getreten.

Diese Bedingungen mußten nämlich, da es sich um sogenannte „unverbindliche Verbandsempfehlungen“ handelte, dem Bundeskartellamt in Berlin angezeigt werden. Das Kartellamt prüfte sie im Rahmen einer vorbeugenden Mißbrauchskontrolle. Als Ergebnis dieser Überprüfung und der Bedenken, die einige Verbraucherorganisationen, insbesondere der ACE, geltend gemacht hatten, rügte das Kartellamt rund 20 Punkte der neuen Geschäftsbedingungen. Der VDA und die anderen Zentralverbände des KfZ-Gewerbes durften daher ihre Fleißarbeit, an der noch in letzter Minute korrigiert wurde – wir berichteten in Lenkrad 2/77 – wieder nach Hause nehmen. Die Herren Verbandsmanager und -juristen bekamen Arbeit und nochmals Anlaß, etwas ernsthafter nachzudenken über das, was von Verbraucherseite vorgetragen wurde.

Es gibt also zum 1. 4. 1977 keine neuen Geschäftsbedingungen für den Neuwagenverkauf; soweit neue Bedingungen verwendet werden, die dem vorgelegten Entwurf der Zentralverbände entsprechen, dürften diese in entscheidenden Punkten rechtsunwirksam sein. Erst wenn der neue Entwurf vorliegt, wird man endgültig sehen und sagen können, inwieweit diese Bedingungen den Verbraucherschutzbestimmungen des Gesetzes über Allgemeine Geschäftsbedingungen entsprechen, das zum 1. 4. 1977 in Kraft trat und das letztlich Anlaß war, überhaupt neue Geschäftsbedingungen zu entwerfen.

Für den, der ab dem 1. 4. 1977 einen Vertrag unterzeichnet, durch den er sich einen Neuwagen bestellt oder kauft, öffnen sich daher erfreuliche Möglichkeiten, in späterer Zeit, wenn es Probleme mit dem Neuwagen gibt, die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen der dem Kaufvertrag zugrundeliegenden Geschäftsbedingungen vor Gericht geltend zu machen und sich gegen Regelungen, die den Händler einseitig bevorzugen, zur Wehr zu setzen. Das kann geschehen in Prozessen gegen einzelne Händler aufgrund ganz bestimmter Kaufverträge und im Zusammenhang ganz bestimmter Probleme. Darüberhinaus kann nach dem neuen AGB-Gesetz eine Verbraucherorganisation von sich aus, losgelöst von einem Einzelfall, gerichtlich die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen von Allgemeinen Geschäftsbedingungen feststellen lassen, und der ACE wird dies selbstverständlich tun, wenn die noch vorzulegenden revidierten Bedingungen über den Verkauf von Neuwagen Anlaß zu Bedenken geben.

Wenn wir nachstehend im einzelnen darstellen, was der zunächst vorgelegte Entwurf der Allgemeinen Bedingungen über den Verkauf von Neuwagen vorsah und worin hiergegen Bedenken begründet sind, so mag dies dem einzelnen Leser Anlaß sein, zu überprüfen, ob er wirklich wehrlos ist, wenn bei Problemen mit Neuwagen einzelne Händler sich weigern, den Interessen des Käufers zu entsprechen oder entgegenzukommen. Dabei sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diejenigen Leser, die auch rechtsschutzversichert sind, selbstverständlich risikolos zu einem Rechtsanwalt ihres Vertrauens gehen und eine gerichtliche Auseinandersetzung führen können.

Um das Lesen zu erleichtern und um klarer zu machen, wie ungleichgewichtig, die Interessen des Verkäufers bevorzugend, dieser Entwurf der Geschäftsbedingungen war, werden wir nachfolgend die kritischen Punkte zitieren, optisch

dadurch gekennzeichnet, daß der Text etwas eingerückt ist. Was an den einzelnen Punkten bedenklich ist, wird im nachfolgenden Text ausgeführt.

Einseitige Bindung des Käufers

Der Käufer wird mit Unterschrift an die „Bestellung" gebunden und zwar bei PKW bis 4 Wochen. Innerhalb dieser Frist kann der Händler ohne Begründung erklären, daß er die Bestellung nicht annimmt, der Kauf ist nicht zustandegekommen.

Es ist nicht einzusehen, weshalb auf so lange Zeit der Käufer einseitig gebunden sein soll. Der Verkäufer muß wissen, wie er disponieren kann. Wenn er nicht sicher weiß, ob er den Lieferwunsch des Käufers erfüllen kann, kann er sich vor Vertragsunterzeichnung beim Hersteller durch Rückfrage vergewissern. Der Kaufinteressent hat dann die Möglichkeit, gegebenenfalls bei einem anderen Händler, der das entsprechende Fahrzeug auf Lager hat oder kurzfristig beschaffen kann, zu kaufen. Diese Möglichkeit kann entfallen, wenn inzwischen 4 Wochen verstrichen sind.

Übertragung von Rechten und Pflichten aus dem Kaufvertrag soll nur mit Zustimmung des Verkäufers zulässig sein.

Praktisch bedeutet dies, daß der Käufer seinen Anspruch auf Lieferung nicht abtreten kann ohne Zustimmung des Verkäufers. An einer solchen Abtretung kann aber der Käufer ein Interesse haben, wenn er zum Zeitpunkt der vorgesehenen Lieferung nicht in der Lage ist, den Kaufpreis zu bezahlen. Kann er nicht abtreten, kann der Verkäufer sehr schnell Schadenersatz verlangen, was den Käufer viel Geld kostet und ihm kein Auto bringt. Schadenersatz verlangen kann der Verkäufer nämlich dann, wenn der Käufer in Verzug ist (8 Tage nach Anzeige der Bereitstellung des Fahrzeugs und Übersendung der Rechnung) und nachdem eine angemessene Nachfrist gesetzt wurde. Außerdem kann der Verkäufer mit dieser Bestimmung verhindern, daß der Käufer seine Rechte aus dem Kaufvertrag abtritt, um sich selbst die Position eines Zeugen in einen Prozeß mit dem Händler zu verschaffen. Das ist rechtlich zulässig und kann aus Beweisgründen bedeutsam werden, wenn es etwa um die Zahl und die Art von Reklamationen des gekauften Auto geht.

Preisänderungen sind zulässig, wenn zwischen Vertragsabschluß und vereinbartem Liefertermin oder Lieferung mehr als 4 Monate liegen.

Der Beginn der 4-Monatsfrist ist unklar im Hinblick auf die oben erwähnte Bestimmung, daß der Käufer für die Dauer von 4 Wochen einseitig gebunden ist. Die Frist kann also äußerstenfalls 5 Monate betragen. Da Preiserhöhungen – wie gerade die Entwicklung der letzten Jahre zeigte – recht deftig ausfallen können, sollte dem Käufer ein Rücktrittsrecht eingeräumt werden, wenn auch zeitlich befristet (etwa 14 Tage). Eventuell wäre ein Rücktrittsrecht zu koppeln mit einer bestimmten prozentualen Veränderung des Kaufpreises (z. B. mehr als 3%). Der Käufer soll nicht in ein wirtschaftlich unkalkulierbares Risiko laufen.

Der Käufer soll gegen Ansprüche des Verkäufers (z. B. Restkaufpreis) nur dann aufrechnen können, wenn die Gegenforderung des Käufers unbestritten ist oder ein rechtskräftiges Urteil vorliegt.

Damit ist eine Aufrechnung nur theoretisch, nicht praktisch möglich. Denn eine unbestrittene Gegenforderung des Käufers, die regelmäßig mit Gewährleistungsansprüchen zusammenhängen wird, wird wohl kaum vorkommen. Das Aufrechnungsverbot bedeutet aber, daß der Käufer in die Klägerrolle gedrängt wird, auch soweit noch ein offener Kaufpreisanspruch des Verkäufers besteht, damit Gerichtskosten zu verauslagen und letztlich das wirtschaftliche Risiko zu tragen hat, dann wenn ein Prozeß entschieden ist, gegen den Verkäufer vollstrecken zu können. Konkurse und Vergleichsverfahren gab es auch im KfZ-Gewerbe nicht wenige in den vergangenen Jahren.

Kurze Fristen für den Verkäufer; lange Fristen für den Käufer

Wenn der Käufer mit seiner Zahlung in Verzug ist (eine Woche nach Bereitstellung, bei Teilzahlung mit zwei aufeinanderfolgenden Raten), so braucht der Verkäufer lediglich eine angemessene Nachfrist zu setzen, um vom Vertrag zurückzutreten oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen zu können.

Hier besteht Unsicherheit für den Käufer, was als angemessene Nachfrist zu gelten hat. Im Hinblick auf die schwerwiegenden Folgen (Rücktritt, Schadenersatz) und im Hinblick darauf, daß Verzug schon acht Tage nach Anzeige der Bereitstellung eintritt, kann dies bedeuten, daß der Käufer schon etwa 14 Tage nach der Bereitstellungsanzeige mit einer Schadenersatzforderung rechnen muß. Das ist unbillig. Bei wirtschaftlicher Bedrängnis sollte dem Käufer eine etwas längere Frist zur Geldbeschaffung zur Verfügung stehen.

Bei Verzug soll der Verkäufer Zinsen in Höhe von 2% über dem Bundesbankdiskontsatz verlangen können. Der Verkäufer soll die Möglichkeit haben, mehr zu verlangen, wenn er eine höhere Zinsbelastung nachweist, der Käufer soll die Möglichkeit haben, eine geringere Zinsbelastung des Verkäufers nachzuweisen.

Letzteres ist blanke Theorie und praktisch ohne jede Bedeutung. Es ist im Regelfall vollkommen ausgeschlossen, daß ein Käufer eine betriebsinterne Angelegenheit, wie die Bankbeziehungen kennt.

Liefertermine oder Lieferfristen müssen schriftlich angegeben werden. Sie beginnen mit „Vertragsabschluß".

Der Käufer muß wissen, daß mündliche Zusagen hinsichtlich Lieferterminen und Lieferfristen keinerlei rechtliche Bedeutung haben. Er muß also unbedingt auf schriftlicher Fixierung bestehen. Vernebelt wird der Beginn der Lieferfrist dadurch, daß der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nicht feststeht im Hinblick auf die eingangs erwähnte Bestimmung, daß der Käufer 4 Wochen an die Bestellung gebunden sei, während andererseits nicht feststeht, ob auch der Verkäufer gebunden ist. Der Zeitpunkt der Unterzeichnung der Bestellung ist also nicht gleichbedeutend mit dem Beginn der Lieferfrist.

Wenn eine unverbindliche Lieferfrist oder ein unverbindlicher Liefertermin vereinbart wurde, kann der Käufer 6 Wochen nach Überschreitung dieser Frist oder dieses Termins den Verkäufer schriftlich auffordern, innerhalb angemessener Frist zu liefern. Damit kommt der Verkäufer in Verzug. Dann muß der Käufer eine weitere angemessene Nachfrist setzen, wenn er schließlich durch schriftliche Erklärung vom Kaufvertrag zurücktreten will.



»Sand im Getriebe«

Von Bedeutung ist die Unterscheidung zwischen unverbindlicher und verbindlicher Lieferfrist oder unverbindlichem und verbindlichem Liefertermin. Der Käufer muß also, wenn er sich absichern will, innerhalb bestimmter Frist oder zu bestimmtem Termin wirklich geliefert zu bekommen, im Kaufvertrag klar festhalten, daß Termin oder Frist verbindlich sein sollen. Nur dann hat er die Möglichkeit, angemessen rasch von diesem Kaufvertrag loszukommen, wenn nicht geliefert wird.

Bei unverbindlichem Termin oder unverbindlicher Frist ist der Käufer trotz Nichtlieferung noch sehr lange an den Kaufvertrag gebunden, nämlich über die ersterwähnten 6 Wochen hinaus für eine weitere „angemessene" Frist. Wenn die angemessene Frist nur 14 Tage beträgt, ist der Käufer zwei Monate gebunden. Das ist zu lang, da er in der Regel auf die Lieferung des Fahrzeugs angewiesen ist.

Kommt der Verkäufer in Verzug, kann der Käufer Ersatz des Verzugsschadens nur verlangen, wenn den Verkäufer Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit trifft.

Den Käufer würde die Beweislast treffen, Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Verkäufers nachzuweisen, was er regelmäßig nicht kann, da er dann wiederum Betriebsinterna des Verkäufers kennen müßte. Die Regelung müßte also umgekehrt vorsehen, daß bei Verzug grundsätzlich der Verkäufer Schadenersatz zu leisten hat und nur dann nicht, wenn er selbst nachweisen kann, daß ihn weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit trifft.

Wird ein verbindlicher Liefertermin oder eine verbindliche Lieferfrist überschritten, muß der Käufer trotzdem noch eine angemessene Nachfrist setzen.

Das erscheint unangemessen. Wenn sich der Verkäufer schon auf eine verbindliche Frist oder einen verbindlichen Termin einläßt, dann muß er auch damit rechnen, daß der Vertrag sofort nach Ablauf hinfällig ist, damit der Käufer sich anderweitig ein Fahrzeug beschaffen kann.

Wenn den Verkäufer kein Verschulden daran trifft, daß er das bestellte Fahrzeug nicht liefern kann, soll der Verzug nicht eintreten, ebenso bei höherer Gewalt oder anderen, unvorhersehbaren Hindernissen, wie Aufruhr, Betriebsstörungen, Streiks und Aussperrung.

Wenn schon unter so weiten Voraussetzungen ein Verzug nicht eintritt, sich also Lieferfristen oder Termine entsprechend verlängern, dann erscheint es um so unverständlicher, weshalb der Verkäufer so weitgehend, wie oben geschildert, vom Liefer- und Dispositionsrisiko befreit wird.

Unzureichender Schutz gegen Änderungen und unzutreffende Angaben

Änderungen des Lieferumfangs durch den Hersteller oder Importeur haben keine Auswirkung auf den Kauf, wenn der Kaufgegenstand nicht erheblich geändert wird und die Änderungen für den Käufer nicht unzumutbar sind.

Unter Lieferumfang ist wohl die Ausstattung des Fahrzeugs zu verstehen. Durch Ausstattungsänderungen können erhebliche Verteuerungen eintreten. Dies gilt sowohl durch eine vermehrte Ausstattung als auch durch eine Abmagerung der Ausstattung, die auf eine indirekte Verteuerung hinausläuft. Hier sollte eine klare Grenze gezogen werden – etwa durch einen bestimmten Prozentsatz des Kaufpreises – bei dem ein Rücktrittsrecht des Käufers gegeben ist.

Angaben des Herstellers über Aussehen, Leistung und Maße, Kraftstoffverbrauch sollen nicht als zugesicherte Eigenschaft gelten.

Das bedeutet, daß der Käufer dann, wenn diese Angaben unzutreffend sind, keine Rechte hieraus herleiten kann. Das erscheint unangebracht, öffnet auch dem die Tür, daß schönfärberisch falsche Angaben gemacht werden.

Der Käufer hat das Recht, den neuen Wagen innerhalb von 8 Tagen nach Zugang der Bereitstellungsanzeige zu prüfen. Ergeben sich dabei erhebliche Mängel, die nicht innerhalb von 8 Tagen behoben werden, kann der Käufer die Abnahme ablehnen.

Die Regelung ist unbefriedigend, weil nicht gesagt ist, ob der Käufer dann auch vom Kaufvertrag freikommt, außerdem auch deshalb, weil dem Käufer kein Schadenersatzanspruch zustehen soll. Wenn aber der Hersteller ein so mangelhaftes Fahrzeug ausliefert, daß der Verkäufer nicht in der Lage ist, innerhalb von 8 Tagen die Mängel zu beseitigen, dann ist diese Vertragsverletzung als so schwerwiegend anzusehen, daß der Käufer schadlos zu halten ist für den Schaden, den er dadurch erleidet, daß der Verkäufer seiner Lieferpflicht nicht nachkommen kann.

Wenn der Käufer nach Zugang der Bereitstellungsanzeige innerhalb 14 Tagen das Fahrzeug nicht abnimmt, so kann der Verkäufer eine weitere Frist von 14 Tagen zur Abnahme setzen und dann, wenn diese nicht erfolgt, vom Vertrag zurücktreten oder Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen.

Hier ist zugunsten des Verkäufers von klaren und relativ kurzen Fristen die Rede im Unterschied zu den unbestimmten (angemessene Frist) und wesentlich längeren (6 Wochen), die der Käufer zu beachten hat, wenn er sich vom Vertrag lösen will.

Unsinnige Beweislastregelungen

Der Verkäufer kann bei Nichtabnahme pauschal 15% des Kaufpreises als Schadenersatz verlangen. Er kann im Einzelfall die Entstehung eines höheren Schadens nachweisen und dann verlangen, so wie umgekehrt der Käufer einen niedrigeren Schaden des Verkäufers nachweisen kann und dann nur diesen zu erstatten hat.

Der pauschalierte Satz ist zu hoch angesetzt im Hinblick darauf, daß der Verkäufer sowieso die Möglichkeit hat, einen höheren, ihm entstandenen Schaden geltend zu machen. Den Käufer darauf zu verweisen, daß er einen geringeren, dem Verkäufer entstandenen Schaden nachweisen kann, ist ohne nennenswerte praktische Bedeutung. Wieder wäre es erforderlich, daß der Käufer über Betriebsinterna des Verkäufers Kenntnis hat.

Wenn der Verkäufer bei Abnahmeverzug des Käufers weder vom Vertrag zurücktritt noch Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangt, kann er über das Auto frei verfügen und an dessen Stelle binnen angemessener Frist einen gleichartigen Verkaufsgegenstand zu den Vertragsbedingungen liefern.

Dies beläßt dem Käufer die Unsicherheit, ob und wann der Verkäufer mit einem Verlangen auf Abnahme auf ihn zukommt. Vor allem in Zeiten der Absatzflaute könnte der Verkäufer dann solche Verträge

wieder aus der Schublade ziehen und zur Auslieferung bringen.

Das verkaufte Auto bleibt im Eigentum des Verkäufers bis zur vollständigen Bezahlung des Kaufpreises. Dieser Eigentumsvorbehalt bleibt auch bestehen für alle Forderungen, die der Verkäufer gegen den Käufer im Zusammenhang mit dem Kaufgegenstand, z. B. aufgrund von Reparaturen oder Ersatzteillieferungen sowie sonstigen Leistungen nachträglich erwirkt.

Dieser erweiterte Eigentumsvorbehalt ist vollkommen unangemessen. Wenn der Käufer Werkstattkunde wird, ist die Werkstatt ausreichend gesichert durch ihr gesetzliches Unternehmerpfandrecht (§ 647 BGB). Dieser außergewöhnlich erweiterte Eigentumsvorbehalt kann ein unangemessenes Druckmittel bei der Auseinandersetzung über die Mangelhaftigkeit von Werkstattleistungen darstellen.

Unangemessene Rechte des Verkäufers bei Rücknahme des Wagens

Wenn der Käufer seinen Verpflichtungen gegenüber dem Verkäufer nicht nachkommt, kann dieser Herausgabe des Autos verlangen und nach Androhung mit angemessener Frist den Wagen durch freihändigen Verkauf bestmöglich verwerten.

Diese Bestimmung ist unangemessen, nicht zuletzt in Zusammenhang mit dem erweiterten Eigentumsvorbehalt. Es ist auch nicht ausdrücklich gesagt, daß der Pfandverkauf nach gesetzlichen Regeln (§§ 1233 ff. BGB) durchzuführen ist. Zum Schutz des Käufers dagegen, daß der Wagen und damit ein Teil seines Vermögens bei einem freihändigen Verkauf möglicherweise verschleudert wird, sollte der Verkäufer mindestens verpflichtet sein, den Käufer darauf hinzuweisen, daß der Marktpreis bei freihändigem Verkauf nicht zu erzielen sein wird. Der Käufer hat dann die Möglichkeit, noch ausstehende Zahlungen zu erbringen und eine Verschleuderung so zu vermeiden.

Wenn der Verkäufer den Wagen zurückgenommen hat, ist auf Wunsch des Käufers ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger oder ein für die DAT tätiger Sachverständiger damit zu beauftragen, den Schätzpreis zu ermitteln. Dieser Wunsch kann allerdings nur unverzüglich nach Zurücknahme des Autos geäußert werden.

Letztgenanntes Erfordernis engt die Entscheidungsfreiheit des Käufers zu sehr ein. Es gibt dem Verkäufer die Möglichkeit, das berechtigte Interesse des Käufers, „seinen" Sachverständigen zu bestimmen, auszuschalten. So wie der Käufer nach den Vorstellungen der Verbände relativ lange Fristen hinzunehmen hat, wenn es um Vertragsverletzungen des Verkäufers geht, so müßte auch hier eine ausreichende Frist von etwa 14 Tagen gesetzt werden.

Bei Rücknahme sind pauschal für die Rücknahme und Verwertung des Fahrzeugs dem Verkäufer 10% des Verwertungserlöses zu erstatten. Der Käufer hat die Möglichkeit, einen niedrigeren Schaden des Verkäufers nachzuweisen.

Der pauschalierte Satz erscheint zu hoch, die Verweisung des Käufers darauf, er könne einen niedrigeren Schaden des Verkäufers nachweisen, ist – wie in anderem Zusammenhang schon gesagt – praktisch kaum von Bedeutung und weitgehend illusorisch.

Wenn Dritte das Fahrzeug pfänden oder sonstwie Zugriff auf das Fahrzeug nehmen, hat der Käufer dem Verkäufer hiervon schriftlich Mitteilung zu machen. Er hat alle Kosten zu tragen, die zur Aufhebung des Zugriffs und zur Wiederbeischaffung des Fahrzeugs aufgewendet werden müssen, soweit sie nicht von Dritten eingezogen werden können.

Dies ist eine vollkommen unangemessene Regelung. Wenn der Käufer dem Verkäufer vom Zugriff Dritter Mitteilung gemacht hat, hat er dem genügt, was berechtigterweise von ihm verlangt werden kann. Wenn der Verkäufer dann Geld aufwendet gegenüber Dritten, ist dies sein wirtschaftliches Risiko, das keinesfalls dem Käufer überbürdet werden sollte.

Wenn unter Eigentumsvorbehalt ein Fahrzeug gekauft wurde, ist der Käufer verpflichtet, eine Vollkaskoversicherung mit Selbstbeteiligung abzuschließen.

Der Zwang zum Abschluß einer Vollkaskoversicherung ist unangemessen. Wenn sich der Verkäufer auf ein Kreditgeschäft einläßt, soll er auch das hieraus folgende Risiko tragen. Will er dies nicht, soll er den Käufer an eine Bank verweisen. Von einer Bank kann die Darlehensauszahlung zur Finanzierung des Neuwagens gegebenenfalls auch ohne den Zwang zum Abschluß einer Vollkaskoversicherung erreicht werden dann, wenn eine ausreichende andere Besicherung des Bankdarlehens möglich ist. Das gilt insbesondere im Hinblick darauf, daß oft mit „günstigen" Ratenzahlungsmöglichkeiten geworben wird ohne gleichzeitig deutlich darauf hinzuweisen, daß eine unter Umständen sehr teure Vollkaskoversicherung abzuschließen ist. Das aber verteuert den Kredit des Verkäufers unter Umständen außerordentlich.

Kommt der Käufer der Verpflichtung zum Abschluß einer Vollkaskoversicherung nicht nach, kann der Verkäufer dies für ihn zu Lasten des Käufers tun.

Das begünstigt Geschäfte zwischen dem Verkäufer und bestimmter Versicherungen, für die der Verkäufer möglicherweise noch Provision erhält. Außerdem ist er nicht verpflichtet, die günstigste Kaskoversicherung abzuschließen.

Zwang zur Durchführung von Inspektionen

Solange ein Eigentumsvorbehalt des Verkäufers besteht, ist der Käufer verpflichtet, alle vorgesehenen Wartungsarbeiten und erforderlichen Instandsetzungen in einer Vertragswerkstatt durchführen zu lassen.

Damit schanzt der Verkäufer seiner Werkstatt Geschäfte zu. Im Zusammenhang mit dem erweiterten Eigentumsvorbehalt kann dies bedeuten, daß für die Dauer der Geschäftsbeziehung zwischen Verkäufer und Käufer, auch wenn es dann nur noch um die Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten geht, der Käufer laufend verpflichtet ist, die vorgeschriebenen Inspektionen durchführen zu lassen. Hierfür gibt es keinen wirtschaftlich sinnvollen Grund, wenn man versucht, den Interessen des Käufers gerecht zu werden.

Wenn bei Gewährleistungsarbeiten Neuteile eingebaut werden, gilt für die eine Gewährleistungsfrist lediglich im Rahmen des Kaufvertrages.

Für Teile, die im Rahmen von Gewährleistungsarbeiten eingebaut werden, sollte die übliche Gewährleistungsfrist gelten. Sonst kann es dazu kommen, daß unter Umständen

Teile ohne nennenswerte Gewährleistungsfrist eingebaut werden.

Kann ein Fehler nicht beseitigt werden oder sind weitere Nachbesserungsversuche unzumutbar, kann der Käufer anstelle der Nachbesserung Rückgängigmachung des Kaufes oder Minderung des Kaufpreises verlangen. Ein Anspruch auf Ersatzlieferung besteht nicht.

Es entspricht inzwischen feststehender Rechtssprechung, daß ein Käufer nicht endlos auf Nachbesserungen verwiesen werden kann. Die Regelung ist unbefriedigend, weil nicht der Versuch unternommen wird, die Zahl der zumutbaren Nachbesserungen zu bestimmen. Auch ist unbefriedigend, daß der Anspruch auf Ersatzlieferung ausgeschlossen wird. Damit wird das Risiko des Ersatzkaufes bei Preiserhöhungen auf den Käufer abgewälzt, obwohl die Unzumutbarkeit weiterer Nachbesserung zurückgeht auf Umstände, die entweder vom Hersteller (Konstruktion, Fertigung, Endkontrolle) oder vom Händler (schlechte Werkstattarbeit) zu vertreten sind und der Käufer sich zunächst auf einige Nachbesserungen einlassen mußte, also Zeit verlor. Diese Umstände berühren alle ausschließlich die Sphäre des Verkäufers.

Gewährleistungsverpflichtungen sollen nicht bestehen, wenn ein aufgetretener Fehler in ursächlichem Zusammenhang steht damit, daß das Fahrzeug in einem vom Hersteller/Importeur nicht anerkannten Betrieb instandgesetzt, gewartet oder gepflegt worden ist oder die Vorschriften über die Behandlung, Wartung und Pflege des Kaufgegenstandes nicht befolgt wurden.

Es gibt Werkstattbetriebe, die zwar nicht offizielle Betriebe des Herstellers/Importeurs sind, bei denen Hersteller/Importeure aber dulden, daß sie sich als solche aufführen. In solchem Fall muß Hersteller/Importeur und damit Verkäufer dies gegen sich gelten lassen. Wegfall der Gewährleistungsverpflichtung dann, wenn nicht die Vorschriften über Wartung und Pflege beachtet werden, bedeutet wiederum die Einführung eines Zwangs zur Durchführung von Inspektionen.

Der Verkäufer hat Schäden am Fahrzeug zu ersetzen, die er oder sein Personal schuldhaft verursacht haben. Diese Ersatzpflicht ist bei leichter Fahrlässigkeit jedoch beschränkt.

Eine solche Beschränkung erscheint unangemessen, da der Verkäufer das Risiko gegebenenfalls abdecken kann durch den Abschluß von Versicherungen.

Die Liste der Punkte, die in dem Entwurf der Geschäftsbedingungen unbefriedigend sind, ist lang. Sie ist viel zu lang, um sagen zu können, daß dieser Entwurf in annehmbarer Weise den Interessen des Käufers gerecht wird. In einigen Punkten sind die neuen Geschäftsbedingungen für den Käufer sogar ungünstiger als die alten, wie etwa in dem, daß Rechte aus dem Vertrag nicht abgetreten werden können und dem erweiterten Eigentumsvorbehalt. Wenn solches geschieht, in einer Zeit, in der der Gesetzgeber den Verbraucherschutz mehr denn je als ein zentrales Anliegen unserer Wirtschaftsordnung ansieht, ist dies äußerst bedenklich, daß den Verbänden, die solche Bedingungen verfassen, in Wirklichkeit an einer echten Berücksichtigung von Verbraucherinteressen nichts liegt. Es ist bedauerlich, dies feststellen zu müssen.

Wenn daher ein Käufer aus Anlaß eines Neuwagenkaufes, den er ab dem 1. 4. 1977 unter der Geltung der alten Bedingungen oder von solchen, die oben aufgeführte Regelungen enthalten, Probleme hat, sollte er sich nicht scheuen, vor Gericht zu gehen und um sein Recht zu kämpfen.



Das ist passiert:

Der Pkw eines minderjährigen, in der Ausbildung stehenden jungen Mannes war bei einem Unfall beschädigt worden. Für die Dauer der Reparatur wollte er einen Mietwagen nehmen. Seine Eltern erklärten dem Autoverleih, wenn man dem Sohn einen Mietwagen überlassen wolle, so könne der Verleih von der Versicherung des Schädigers Ersatz verlangen. An die Eltern und den Minderjährigen könnten jedoch keine Forderungen gestellt werden. In Kenntnis dieser Erklärung benützte der Minderjährige und teilweise auch sein Vater den Mietwagen. Von den insgesamt DM 3207,61 Mietwagenkosten zahlte die gegnerische Versicherung DM 591,85. Den Restbetrag verlangte der Autoverleih vom Minderjährigen.

Das ist die Frage:

Hat ein Minderjähriger für die Kosten eines Mietwagens aufzukommen, wenn eine eintrittspflichtige Versicherung sie nicht voll bezahlt?

Das ist die Antwort:

Die Rechtsgeschäfte Minderjähriger bedürfen der Zustimmung des gesetzlichen Vertreters, in der Regel der Eltern, wenn sie rechtswirksam sein sollen. Die Anmietung eines Mietwagens ist ein solches Rechtsgeschäft. Der Mietvertrag verpflichtet den Minderjährigen daher grundsätzlich nur dann zur Zahlung, wenn die Eltern diesen Vertrag genehmigen. Holt der Verleiher die Zustimmung der Eltern nicht ein, ist es sein Risiko, wenn er trotzdem einem Minderjährigen einen Mietwagen gibt. Wenn also die Eltern die Zustimmung zu einem Mietwagenvertrag versagen, so ist ab diesem Zeitpunkt klar, daß der Minderjährige zur Zahlung von Pkw-Miete nicht verpflichtet ist.

Anders ist dies jedoch dann, wenn nach der Verweigerung der Genehmigung der Minderjährige den Mietwagen benutzt und wenigstens einer der Eltern hiervon weiß. Dann hat zwar keine Zahlung aufgrund eines – nicht zustande gekommenen – Mietwagenvertrags zu erfolgen, doch ist der Minderjährige gem. § 819 BGB zum Ausgleich der gehabten Nutzung verpflichtet. Dies gilt auch, wenn lediglich einer der Elternteile von der Benutzung des Fahrzeugs Kenntnis hatte (Urteil des BGH v. 15. 11. 76 – VIII ZR 125/75).

Das ist passiert:

Ein Pkw-Fahrer erlitt mit seinem Wagen einen Unfall. Er kam zu einer Firma „Autovermietung und Unfallkundendienst", die ihm Mietwagen, Anwalt zur Schadensregulierung und einen Kredit zur Finanzierung des gesamten Unfallschadens bei einem Bankhaus vermittelte. Der Geschädigte unterzeichnete einen Antrag auf Kreditgewährung „in Höhe der Gesamtsumme der der Bank noch anzugebenden Kosten". Der beauftragte Rechtsanwalt sollte nach diesem Formular die Schadensersatzansprüche gegenüber dem Versicherer des Unfallgegners

geltend machen und der Bank die Höhe des benötigten Kredits anhand der eingehenden Rechnungen (Reparatur und Mietwagen) aufgeben. Die Bank sollte die Kreditsumme nach Weisung des Anwalts auszahlen. Der Unfallgeschädigte trat sämtliche, ihm aufgrund des Unfalls zustehenden oder noch entstehenden Schadensersatzansprüche „zur Sicherung aller Ansprüche" . . . aus dem Kreditvertrag an die Bank ab und wies den Rechtsanwalt unwiderruflich an, sämtliche Zahlungen, einschließlich etwaigen Schmerzensgeldes, bis zur Höhe der Ansprüche der Bank an diese weiterzuleiten.

Der Geschädigte war also in die Fänge eines sogenannten Unfallhelferringes geraten. Eben deshalb zahlte der gegnerische Versicherer auch nicht die Kreditkosten, da nach der Rechtsprechung des BGH eine Unfallkreditinanspruchnahme nicht zulässig gewesen sei. Das Bankhaus verklagte dann den Geschädigten auf Zahlung eines Restkredites, der daraus rührte, daß die Mietwagenkosten nicht voll übernommen wurden, der Bearbeitungsgebühr für den Kredit und der angefallenen Zinsen.

Das ist die Frage:

Kann dann, wenn im Rahmen der Unfallhilfe ein Kredit aufgenommen wurde, die Kreditkosten aber vom ersatzpflichtigen Versicherer nicht bezahlt wurden, das Kreditinstitut vom Geschädigten Zahlung der Kreditkosten verlangen?

Das ist die Antwort:

Wenn Unfallhilfe, so wie geschildert, abgewickelt wird, verstößt ein dabei zustande gekommener Kreditvertrag gegen das Rechtsberatungs-Mißbrauchsgesetz. Denn die Finanzierung eines Unfallschadens im Zusammenwirken mit anderen Unfallhelfern gegen Abtretung der Schadensersatzansprüche des Geschädigten bedeutet die Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten, die ohne ausdrückliche Genehmigung nicht zugelassen ist. Wenn das Kreditinstitut eine solche Genehmigung – wie üblich – nicht hat, ist der Kreditvertrag wegen Verstoß gegen zwingende gesetzliche Bestimmungen nichtig. Rechte aus diesem Vertrag kann das Kreditinstitut nicht herleiten.

Das Kreditinstitut kann zwar Rückzahlung des erhaltenen Darlehens verlangen, nicht jedoch Zahlung von Kreditgebühren und Zinsen. Das Kreditinstitut kann einen Zahlungsanspruch nicht darauf stützen, daß es für den Geschädigten, wenn auch ohne dessen Auftrag, aber in seinem Interesse, ein Geschäft durchgeführt habe. Denn eine gesetzlich verbotene Tätigkeit (verbotene Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten) darf niemand für erforderlich halten und deshalb erhält aus solcher Tätigkeit auch niemand einen Anspruch gegen einen anderen.

Da der Geschädigte den als Kredit gegebenen Geldbetrag selbst nie erhielt, sondern dieser von der Bank nur zur Verfügung gestellt wurde, um Schulden des Geschädigten abzulösen, ist der Geschädigte nicht zur Herausgabe von Kapitalnutzungen verpflichtet. Das könnte nur dann anders sein, wenn der Geschädigte auch ohne die Tätigkeit des Unfallhelferrings ein Darlehen aufgenommen und daher ohnehin Finanzierungskosten und Kreditzinsen hätte zahlen müssen.

Ist dies nicht der Fall, kann das Kreditinstitut vom Geschädigten bei solcher Unfallhilfe weder die Zahlung von Kreditgebühren noch von Kreditzinsen verlangen, wohl aber die Rückzahlung des Kredits, soweit er durch Zahlungen des eintrittspflichtigen Versicherers nicht gedeckt wird.

Die Rechtsprechung des BGH schützt also, wenn man einem Unfallhelferring auf den Leim geht, zwar dagegen, daß man Kreditgebühren und Kreditzinsen zahlen muß, sie schützt aber nicht dagegen, daß man aufgrund eines unüberlegt und leichtfertig angemieteten Mietwagens nicht einen Teil der dadurch entstandenen Kosten selbst tragen muß. Anderes könnte nur dann gelten, wenn seitens der Unfallhelfer ausdrücklich erklärt wurde, der Geschädigte habe keinesfalls Mietwagenkosten selbst zu tragen, BGH-Urteile vom 21.10.1976 III ZR 102/74 und III ZR 87/74.

Kennen die da oben die da unten?

Warum die Unfall-Verhütung schon bei den Verkehrsplanern beginnen muß

War's nicht schon immer so?
Ein jeder fordert mehr Demokratie. Mehr „Herrschaft des Volks". Mehr Recht und mehr Rechte – für sich. Denn letztlich fordert ein jeder doch mehr Vertretung und Durchsetzung seiner Interessen. Und weil die schon immer sehr individuell-differenziert, also sehr vielfältig und sehr vielschichtig waren, war's deshalb nicht immer schon so, daß eben jene die besseren Chancen zur Verwirklichung ihrer Forderungen und Wünsche hatten, die in irgendeiner Form in der Tagespolitik selbst mitmischten? Oder: Wessen Lobby stimmt, geht bei dem die Realisierung seiner Absichten und Rechtsansprüche etwa nicht am reibungslosesten vonstatten?

Wenn dem so ist: Ist das dann die Erklärung dafür, daß so manches an der politisch-parlamentarischen Interessenvertretung unserer Kinder so himmelschreiend-kritikwürdig ist? Sie, die Unmündigen, die keine Wählerstimme anzubieten haben, diese Staatsbürger-Keimlinge, wer nimmt sie – politisch – ernst? Wer artikuliert ihre Bedürfnisse und Forderungen? Setzt sie durch? Sie, die zwar für die Fehler und das Unvermögen jener Erwachsenen mitbüßen müssen, vor denen sie kuschen und Respekt haben, und von denen sie gar etwas lernen sollen – wer legt sich denn für die Lösung ihrer Probleme, zum Beispiel als Verkehrsteilnehmer oder gar als Verkehrsgeschädigte, so ins Zeug, wie dies bei viel kleineren, aber in der politischen Willensbildung potenteren Gruppen und Grüppchen eine Selbstverständlichkeit ist? Freilich, als Statisten und Bestandteil programmatischer Versprechungen haben sie einen hohen Stellenwert – die lieben kleinen Kinderlein. In der Unfallstatistik haben sie ihn übrigens auch. Denn nach Großbritannien sind wir das Land mit den relativ meisten Kinderunfällen. Deshalb – was bleibt auch anderes übrig! – werden seit einiger Zeit sogenannte Pilot-Studien durchgeführt. Auffallendes und überwiegendes Ergebnis: Für Kinder und Jugendliche müssen verkehrserzieherische Maßnahmen für bessere Tabellenwerte sorgen.

„Sie sind die erwachsenen Verkehrsteilnehmer von morgen und müssen frühzeitig auf eine Zukunft als Partner im Verkehr vorbereitet werden",

heißt es pseudo-fürsorglich in einem Programm wider die motorisierte Dezimierung künftiger Wählerstimmen.

Forschte man heute nach den Ursachen des angeblichen Fehl-Verhaltens der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr mit wissenschaftlicher Akribie und Lauterkeit, also so, daß man von einem objektiven Ergebnis reden kann, was meinen Sie – da würde es doch wohl vielen Amt- und Würden-Trägern allzuoft heiß werden unter jenem, auf dem sie doch so selbstgefällig, selbstsicher und wackelfrei hocken; da könnte die bequeme Gelassenheit unter dem Druck beweiskräftiger Vorwürfe bei manchem dem Zwang zu mehr kreativer und rechtfertigender Leistung weichen müssen.

Natürlich ist es nicht so, daß jene dem Staat, der Öffentlichkeit verpflichteten Staatsdiener keine Verantwortung übernehmen wollten. Mitnichten, denn die Höhe ihres Gehalts signalisiert das Maß der funktionsabhängigen Verantwortung in der streng hierarchisch organisierten Beamtenstruktur. Nur: Wenn's ums persönliche Verantworten, ums Geradestehen für eine Sache geht, dann trägt natürlich immer der den Vorwurf, die Verantwortung, der in der Hierarchie eine Stufe höher steht: der Chef des oder der Untergebenen ist. Und je gewichtiger, je schwerwiegender ein Vorwurf, eine öffentliche Anschuldigung ist, desto schmäler wird die Basis der Betroffenen – bis letztendlich der Minister selbst dran ist. Er kann also letztendlich immer nur so gut, so fortschrittlich und so dynamisch sein, wie seine Ministerialbürokratie dies „zuläßt oder ermöglicht". Und genau deshalb ist in diesem System der Delegation von Verantwortung „nach oben" da unten auch so viel (mit Verlaub) Blödsinn und Pfusch möglich. Denn die „Deckung von oben" ist ja zwangsläufig. Und bis „einer ganz da oben" gemerkt hat, welche Flasche „irgendwo da unten" im Grunde für den Schlamassel wirklich verantwortlich ist, bis dahin sterben eben zum Beispiel Kinder und Jugendliche wegen der verpaßten, der verschlampten oder der nicht einmal erkannten Möglichkeiten. Sie können oft „nur" deshalb nicht genutzt werden, weil sonst „einer da unten" als müder Apparatschik erkannt und angeprangert werden könnte. Weil er als „Diener falscher Herrn", Befürworter einer schlechten Sache, als einer, der aus Unvermögen oder gar Unfähigkeit nicht in der Lage ist, wirkliche Verantwortung zu tragen und umzusetzen. Weil der nach dem Motto: „Wie der Herr, so's Gescherr",

nicht mehr tragbar sein könnte, deshalb muß so viel Schwerfälligkeit, Begriffsstutzigkeit und auch Verantwortungslosigkeit gedeckt werden. Dieser lähmenden und lahmenden Systemeigenart wegen werden Erkenntnisse zur Verbesserung von kritikwürdigen Situationen oft nur schleppend, wenn überhaupt, in die Praxis umgesetzt. Probates Mittel zur Durchsetzung seriöser, berechtigter und notwendiger Veränderungswünsche ist deshalb das schlechte Gewissen unserer Parteien, Politiker, Parlamentarier und Regierenden geworden: Die Bürgerinitiativen, die nachhelfenden und beschleunigenden Solidarisierungskampagnen.

War's nicht schon immer so: Erst unter dem aufbegehrenden Druck der Massen sind die Herrschenden bereit, sich zu „beugen". So ist es denn auch wenig verwunderlich, daß die Anregungen, Beispiele und Forderungen der Gesprächspartner unseres zweiteiligen Interviews von einigen als Spinnerei und sinnloses Anrennen gegen Sachzwänge bezeichnet werden und von anderen, sogenannten Intimkennern der Materie als linksgedralltes Zeug zu diffamieren versucht wird. Ja, ein Höhergestellter entblödete sich nicht einmal zu der seine Denkkategorie offenbarenden Feststellung: „Ich weiß nicht so recht, ob sie da die richtigen Gesprächspartner für ein so entscheidend wichtiges Thema gewählt haben". – Natürlich, natürlich. Richtig ist bei solchen auf alles besser wissend abonnierten Zurechtweisern natürlich nur das, was ist oder aber von ihnen zum Fort-Schritt freigegeben wird. Richtig ist nur das, was in ihr Denkschema paßt, nicht das, was ihr Verhalten kritisiert. Ihre Anmaßung kennt – natürlich – nicht einmal die Grenze des Respekts gegenüber dem Andersdenkenden.

Wie wenig heute das sture Beharren auf den zwanzig Jahre lang besinnungslos angewendeten Grundprinzipien der Verkehrsplanung angebracht ist, meinen unsere Gesprächspartner, das mögen die Denker und für die Zustände Verantwortlichen in Baden-Württemberg zum Beispiel bei ihren Kollegen in Nordrhein-Westfalen oder in Berlin erkunden. In Nordrhein-Westfalen läuft zur Zeit ein Großversuch zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. In Berlin wird einem entsprechenden Entwicklungsplan besondere Priorität eingeräumt. Noch in diesem Jahr sollen acht große, innenstadtnahe Wohngebiete für die Verkehrsberuhigung vorbereitet werden. Oberstes Ziel ist, daß die Straße für Kinder und ältere Menschen sicherer und das Auto für Wohngebiete verträglich wird. Erreicht werden soll dies durch eine Änderung der Verkehrsplanung. Wäre dies Utopie, Phantasterei oder gar Spinnerei, würden sich dann in wenigen Wochen fast 90 Kommunen in Nordrhein-Westfalen um eine Einbeziehung in den Großversuch bemüht haben, 130 Wohngebiete für diesen „Test der Vernunft" anbieten?

Jene politischen Kulis undemokratischer Interessen und öffentlichkeitsscheuer Machenschaften sollten auch dies zur Kenntnis nehmen: Fast 300 Bürgerinitiativen in Nordrhein-Westfalen treten für eine beschleunigte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten ein. Deshalb sollte sich das baden-württembergische Innenministerium noch einmal die Frage stellen, ob es richtig war und ist, die Studie von Dr. Inge Peter-Habermann in der Schublade der Unannehmlichkeiten verschwinden zu lassen. Denn darin wurde der wissenschaftliche Beweis dafür formuliert, daß nur ein beruhigter Verkehr die gewünschte Sicherheit und Lebensqualität auf die Straßen unserer Wohngebiete bringt. Hat nicht gerade die im Schwabenland alleinregierende CDU gefordert, daß unsere Wohnviertel wieder begegnungs- und kinderfreundlich und verkehrssicher gestaltet werden müssen? Auf geht's! Tretet mit den Berlinern und Nordrhein-Westfalen doch in einen Wettbewerb zur menschenfreundlichen Verkehrsplanung! Die reisefreudigen Ministerialen sind auch gut beraten mit einem Blick über den Zaun. Zum Beispiel nach Holland. Dort gibt es unter anderem den „Beschluß vom 27. August 1976 zur Veränderung des Gesetzes über Verkehrsregeln und Verkehrszeichen (Verkehrsanordnung für Wohngegenden)", über den wir schon einmal berichtet haben. Gravierendes Merkmal: Autos dürfen in Wohngebieten nur im Schritttempo fahren. Die Straßen der Wohnviertel sind generell Spielstraßen, Fußgängerstraßen und Radwege. Autos sind Gäste, deren Fahrer sich entsprechend zu benehmen haben. Folge: Drastischer Rückgang der Unfallzahlen und eine erhebliche Minderung der scheußlichen Unfallfolgen.

Und das in einem Land, das zu den dichtbesiedeldsten und am stärksten motorisierten in Europa zählt. Muß das nicht selbst den nur auf Befehl nachdenkenden Staatsdiener zu außerplanmäßigem Nachdenken verleiten?

Noch allerdings, meinen unsere Interview-Partner, hoffen die Ministerialen, sich um das Thema Verkehrsberuhigung herummogeln zu können. Sie stützen sich dabei auf die Verhaltensweise des Bundesverkehrsministeriums, wo man allem Anschein nach immer noch die klassische Strategie bevorzugt, derzufolge sich die Kinder durch Verkehrs-Erziehung dem tödlich-falsch organisierten Stadtverkehr anpassen lassen. Daß sich der Verkehr durch eine entsprechende Verkehrsplanung den Bedürfnissen und Wünschen des Menschen nach Sicherheit, Freiraum und Ruhe anpassen läßt, das scheint aus schwer verständlichen Gründen nur für „die da oben" nicht verständlich zu sein.

War das nicht schon immer so? – Muß das so bleiben?

Verkehrsberuhigung – das ist nicht etwa eine autofahrerfeindliche Hinterhältigkeit, sondern Ausdruck erfahrungsgeführter Vernunft. Dies meint auch „auto-press", der wohl beste Informationsdienst aus der Autoindustrie: In ruhigen Wohnvierteln spielen die Kinder wie in alten Zeiten im Vorgarten, in der Garagenauffahrt, auf dem Gehweg und sogar auf der Straße. Spielende Kinder aber sind unberechenbar. Plötzlich laufen sie hinter dem Ball her, mitten auf die Straße, ohne nach links oder rechts zu schauen; im Spiel ändern sie spontan die Laufrichtung, sie balgen sich auf dem Gehweg und stoßen sich gegenseitig auf die Fahrbahn, und schließlich rennen sie ohne jegliche Umsicht hinter geparkten Fahrzeugen hervor auf die Straße. Üppige Vorgärten, Hecken und Mauern nehmen dem Autofahrer zusätzlich die Sicht und behindern seine Vorausschau. In solchen Straßen gibt es nur eines: langsam fahren, stets bremsbereit sein und die Gefahr wittern.



2. Teil

Wohin mit dem Schwarzen Peter (-Habermann)?

das ACE-Lenkrad-interview

mit Dr. Inge Peter-Habermann, Dr. Heiner Monheim und Dr. Peter Müller führte Wolfgang Schachermeier

Lenkrad: *Wieso, Frau Dr. Peter-Habermann, kommen Kinder im Straßenverkehr überhaupt in die unterschiedlichsten Gefahrensituationen? Muß das wirklich so zwangsläufig und selbstverständlich sein, wie es die schaurigen Unfallstatistiken vermuten lassen? Worin sehen Sie die wesentlichsten Ursachen für die unterschiedlichsten Arten von Kinder-Unfällen?*

Dr. Peter-Habermann: Die wesentlicheste Ursache scheint mir doch zu sein, daß wir den Kindern zu wenig Raum beim Wohnen und beim Spielen einräumen. Wir zwingen sie damit, auf die Straße zu gehen. Entweder, um dort zu spielen oder aber, um über sie ihre Spielplätze zu erreichen. Das heißt, wir zwingen sie wiederholt, sich Gefahrenmomenten auszusetzen. Je häufiger dieses nun stattfindet, desto größer ist logischerweise die Wahrscheinlichkeit, daß die Kinder irgendwann auch einmal unter die Räder kommen. Das ist eine Frage der Mathematik, der Wahrscheinlichkeitsrechnung – und hat mit Kinderpsyche reichlich wenig zu tun.

Dr. Müller: Ich möchte das in vollem Umfang bestätigen. Die zwei Hauptbereiche, wo Kinder verunglücken, sind eben die Spielsituation und der Weg zur Schule. Und hier kann und könnte die Planung natürlich von vornherein erhebliches tun. Denken Sie nur einmal an den Weg zur Schule. Ihn kann man durchaus so einrichten, daß möglichst viele Kinder ihr tägliches Ziel ohne überqueren von gefährlichen Straßen erreichen. Das ist nämlich eine Frage des Schulstandorts, seiner Planung im räumlichen Zusammenhang mit der Wohnbebauung. Aus einer Studie der Stadt Bonn geht zum Beispiel hervor, daß nur sechs Prozent aller Kinder ihre Schulen ohne überqueren einer Straße erreichen. Ein weiteres Problem ist die Situation der Spielmöglichkeiten. Da geht's doch tatsächlich darum, daß ganz einfach Flächen in unmittelbarer Nähe der Wohngebäude fehlen. Und die vorhandenen Möglichkeiten werden in aller Regel bei dem Gerangel: Spielplätze oder Abstellplätze für Kraftfahrzeuge, zugunsten von Parkplätzen genutzt.

Dr. Monheim: Man sollte und muß aber wohl auch auf eine Konsequenz, eine Tatsache hinweisen: Unsere Städte sind nun mal so gebaut wie sie sind, und da sind nun mal die Schulen und die Kindergärten weitgehend falsch „postiert". Und: Wir können das nicht einfach alles umkrempeln. Deshalb geht es jetzt entscheidend um die Frage: Wie kann man bei dieser vorgegebenen Situation mit all ihren Mängeln trotzdem erreichen, daß das Unfallrisiko sinkt? Hier gibt es für meine Begriffe zwei Ansatzpunkte. Einmal den, daß die Unfallwahrscheinlichkeit sehr stark vom Tempo der Autos abhängt. Je langsamer ein Auto fährt, desto kürzer ist sein Bremsweg, desto geringfügiger sind die wahrscheinlichen Unfallfolgen im Falle des Konflikts. Daraus ist, wie in Nordrhein-Westfalen geschehen, die Folgerung zu ziehen, daß in unfallgefährdeten Gebieten der Autoverkehr langsamer gemacht werden muß. Die zweite Konsequenz: Wo es keine freien Flächen mehr gibt, dort muß erkannt werden, daß auch die Straße eine Freifläche sein kann. Sie war es schon einmal. Nämlich „damals", als die Verkehrsdichte geringer war. Die meisten Erwachsenen dürften zum Beispiel zu Zeiten aufgewachsen sein, als man noch auf jeder Straße spielen konnte. Und genau das erscheint mir durchaus notwendig und sinnvoll zu sein: Das Spielen auf der Straße muß wieder gefördert werden. Die offizielle Politik aber macht genau das Gegenteil: Die Spielstraße als Regelung nach der StVO wird geradezu kaputtgemacht. Denn die StVO wurde doch geändert mit dem „Argument", daß Spielstraßen deshalb gefährlich seien, weil sich Autofahrer nicht darauf einstellen. Die logische Konsequenz: Spielstraßen können nur in autofreien „Straßen" etabliert werden. Ich meine, das muß andersherum laufen. Nämlich so: Es muß viel mehr Spielstraßen geben und auf ihnen dürfen und sollen auch Autos fahren. Aber bitte nur sehr langsam.

Dr. Müller: Das setzt aber voraus, daß man, nicht wie bisher üblich lediglich, am Ende und am Anfang der Straße ein Schild mit dem Hinweis „Spielstraße" aufstellt. Ich meine, diese Straßen müssen kinderfreundlich umgestaltet werden. Das wiederum setzt eine Konzeption voraus, die dem Autofahrer klarmacht, daß er sich auf einer Fußgänger- und Spiel-„Fläche" befindet.

Dr. Monheim: Die Holländer haben in den letzten Jahren hierfür hervorragende Vorbilder geschaffen. Sie haben ganze Wohngebiete als Spiel- und Wohnzonen ausgewiesen und umgestaltet. In ihnen sind Autos nur noch „als Gast" zugelassen. In den letzten vier Jahren hat es in diesen Gebieten trotz einer auch jetzt noch hohen Dichte des – allerdings verlangsamten – Autoverkehrs keinen einzigen Unfall mit Kindern gegeben. Das beweist: Die umgestaltete Spiel- und Wohnstraße ist die verkehrssicherste und bewohnerfreundlichste Verkehrsregelung. Aufgrund dieser Erkenntnis haben die Holländer 1976 eine ganz neue gesetzliche Regelung hierfür erlassen, die in Wohngebieten nur noch Schrittempo zuläßt.

Dr. Müller: Neben solchen Maßnahmen würde auch eine Entzerrung der morgendlichen Spitzenstunde das Unfallrisiko der Kinder vermindern. Im Augenblick ist die Situation doch so, daß der morgendliche, stauverursachende Berufsverkehr mit dem Schulgang der Kinder zusammenfällt. Zwischen halb acht und acht herrscht eine gefährliche Situation. Es würde aber genügen, wenn der Schulanfang um eine halbe Stunde verschoben werden würde, um zu einer Entzerrung durch Staffelung zu kommen.

Dr. Monheim: Dem kann man nur zustimmen. Schon weil aus

Beobachtungen und Berechnungen die Auswirkung solcher zeitlicher Entzerrungsmaßnahmen bekannt ist. Es kann davon ausgegangen werden, daß sich 20 Prozent der schweren Unfälle mit Kindern durch eine solche Regelung nicht ereignen würden. Darüber nachzudenken sollte Pflicht und selbstverständlich sein.

Wenn Du Dich im Straßenverkehr genau nach den Regeln richtest, glaubst Du dann, daß Dir bestimmt nichts passiert, oder bist Du da noch nicht so ganz sicher?

	Befragte Kinder 484 %
Bin nicht so ganz sicher	76
Glaube, daß nichts passiert	21
Weiß nicht	1
Keine Angabe	2
	100

Lenkrad: *Frau Dr. Peter-Habermann, in welchem Maße können die Ergebnisse Ihrer Untersuchung dazu beitragen, daß besondere Gefahrenquellen erkannt – und entschärft werden? Lassen sich aus den Daten und Aussagen Ihrer Studie Analogie-Schlüsse für andere Gemeinde- und Stadtverwaltungen ziehen? Oder war Ihre Untersuchung zu ortsspezifisch angelegt?*

Dr. P.-H.: Unfälle treten in bestimmten Verkehrssituationen und Umweltbedingungen gehäuft auf. Solche typischen Risikostellen gibt es nicht nur in Stuttgart, sondern in fast allen Gemeinden. In Stuttgart habe ich festgestellt, daß sich etwa 60 Prozent der Unfälle auf neun der 54 Wohngebiete konzentrierten. Darüber hinaus gibt es in jedem einzelnen Wohngebiet wiederum ganz spezifische Straßen, auf denen sich wiederum die Unfälle konzentrieren. Bei meiner Differenzierung zwischen Unfallstellen, an denen im Beobachtungszeitraum nur ein Unfall stattgefunden hat und solchen Stellen, an denen zwei und mehrere stattgefunden haben, bin ich zu folgender Erkenntnis gekommen: *Ungefähr 70 Prozent der Unfälle passieren dort, wo sich in den zwei Jahren, die ich bei meiner Untersuchung berücksichtigt habe, mitunter bis zu zwölf Unfälle an der gleichen Straße wiederholen.* Das schließt nicht aus, daß jeweils an diesen Gefahrenherden noch mehr Unfälle stattgefunden haben. Sie werden nur nicht registriert, weil sich die Kontrahenten gütlich geeinigt haben. Von den Beinahe-Unfällen gar nicht zu reden. Mit anderen Worten: Für mich ist sicher, die Gefährdung geht hier von der Unfallstelle und deren ganz spezifischen Bedingungen und nicht von den Kindern aus. Was die Verallgemeinerung der Untersuchungsergebnisse, das heißt ihre Übertragbarkeit auch auf andere Gebiete betrifft: Sie ist durchaus gewährleistet. Denn sehen Sie die Einflußfaktoren, die sich in Stuttgart als entscheidend herausgestellt haben, bestehen anderswo genauso. Sie haben ihre Wurzel in unserer Verkehrspolitik, in unserer Stadtplanung und in unseren grundsätzlich ergänzungs- und überdenkungsbedürftigen Maßnahmen zum Verkehrsunterricht und zur Unfallverhütung.

Lenkrad: *Welche Konsequenzen müssen daraus im Allgemeinen und im Besonderen gezogen werden?*

Dr. Müller: Den generellen Schluß, den ich daraus ziehen und den Appell, den ich daraus abgeleitet an die Stadtverwaltungen richten würde, wäre, daß diese sehr viel mehr Aufmerksamkeit und sehr viel mehr Geld in die Verbesserungsmaßnahmen für erkannte oder potentielle Unfallschwerpunkte im Straßennetz stecken sollten. Da wird heute ganz einfach noch viel zuwenig getan. Es werden schon eher Mittel für eine neue Straße bewilligt als für die Verbesserung des bestehenden Straßennetzes und die Erhöhung der Sicherheit. Warum nur muß man erst abwarten, bis eine Reihe von Unfällen passiert, vielleicht mit schweren Folgen, bevor etwas gegen die Ursache unternommen wird? Warum reicht nicht schon die Häufung von Beinahe-Unfällen, um potentiell gefährliche Knotenpunkte oder Straßenstücke zu entschärfen? Um vorbeugend tätig zu werden? Da kann man mit verhältnismäßig wenig Geld sehr schnell sehr viel erreichen.

Dr. Monheim: Ich will noch auf zwei Dinge hinweisen. Sie hatten Frau Dr. Peter-Habermann gefragt, ob die Ergebnisse und Erkenntnisse aus ihrer Stuttgarter Untersuchung auch auf andere Städte übertragbar seien. Mir sind eine Reihe anderer, allerdings nicht so umfangreiche Studien bekannt, die die Befunde voll bestätigen. Das heißt also, daß sich eine Stadt nicht hinstellen und sagen kann, das geht uns alles deshalb gar nichts an, weil der Untersuchung Stuttgarter Verhältnisse zugrunde liegen. Situationen wie die von ihnen dargestellten kommen in nahezu allen Gemeinden vor. Insofern sind die Befunde eben auch verallgemeinerbar. Mein zweiter Hinweis gilt einer sehr simplen ökonomischen Rechnung, wenn man die Folgekosten aus

Zwei Straßentypen – Zwei Welten

Typ 1 (nach dem ABC deutscher Verkehrstechnologen):
autogerecht, gefährlich, umweltschädlich, öde

Typ 2 (nach den Bedürfnissen von Anwohnern):
sicher, umweltfreundlich, attraktiv gestaltet,
für Autos und für Fußgänger gleich gut geeignet

Und hier nach den Erfahrungen holländischer Stadt- und Verkehrsplaner die wichtigsten Merkmale von Typ 1 und Typ 2

Typ 1 – normale Innerortsstraße

- Autos fahren schnell: etwa 1/3 aller Autos fährt innerorts über 65 km/h
- Hohe Belastungen mit starkem Durchgangsverkehr
- Hohe Belastungen durch Fremdparker, die gar nicht in der Straße wohnen, arbeiten oder einkaufen
- Hoher Lärm- und Abgaspegel
- Wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer; Bürgersteige häufig durch parkende Autos verstellt
- Autos nehmen wenig Rücksicht auf Kinder, alte Leute und andere Fußgänger
- Hohe Unfallraten; vorwiegend Auto kontra nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer
- Hoher Anteil schwerer Unfälle
- Eltern leben in ständiger Angst vor Verkehrsunfällen ihrer Kinder
- Kinder haben in Wohnungsnähe kaum Platz zum Spielen; Erwachsene kaum Platz zum Flanieren
- Gestaltung öde und unattraktiv; es dominieren Blech und Asphalt
- Für längere Wege zu Fuß oder mit dem Rad ungeeignet
- Zwängt immer mehr Autoverkehr in die Stadtstraßen

Typ 2 – verkehrsberuhigte Innerortsstraße

- Autos fahren so langsam, wie es die Straßensituation erfordert: Durchschnittstempo etwa 20 km/h
- Kein Durchgangsverkehr in der Straße, weil als Schleichweg unattraktiv
- Beschränkung der Stellplätze auf Anwohner und Anlieger
- Niedriger Lärm- und Abgaspegel
- Viel Platz für Fußgänger und Radfahrer, die die gesamte Fläche benutzen dürfen
- Autos lassen Fußgängern und Radfahrern das Vorrecht
- Niedrige Unfallraten
- Nur Bagatellunfälle
- Eltern wissen, daß verkehrsberuhigte Straßen sicher sind
- Verkehrsberuhigte Straße ist gleichzeitig Spielstraße und Wohnstraße, sie kann jederzeit als Freifläche benutzt werden
- Gestaltung aufgelockert und attraktiv; vielfältige Durchgrünung und Möblierung, abwechslungsreiche Pflasterung
- Attraktiv für die Benutzung zu Fuß oder mit dem Rad
- Fördert in vernünftigem Maße die Straßenbenutzung durch Fußgänger und führt zu einer Verringerung des Autoverkehrs

derartigen Unfällen addiert, dann ist es weiß Gott billiger, sie zu verhüten. Wenn die Straßenbauämter nach dem Verursacherprinzip die Unfallfolgekosten schlecht gebauter Straßen aus ihrem eigenen Etat tragen müßten, dann hätten wir heute längst sichere Straßen.

Dr. P.-H.: Ja, da herrscht noch eine gewisse Art von Uneinsichtigkeit und Blindheit unter den Verantwortlichen vor. Geht ja auch. Denn wenn Kinder in Unfälle verwickelt sind, dann zahlen die Eltern, egal wie. Eine Kommune wird dadurch doch in keiner Weise belastet. Das ist harte Realität. Warum also sollte die Kommune beziehungsweise deren Behörde etwas tun. Im übrigen ist effiziente Unfallverhütung nicht eine Frage der Finanzen, sondern des Aspektes. Die Begründung „es fehlt an den nötigen Geldmitteln" scheint mir ein vorgeschobenes Alibi zu sein. Denn es kostet ganz genau gleich viel, ob ich Verkehrsunterricht in der ersten Grundschulklasse ansetze oder in der vierten. Nur wäre er in der ersten Klasse eben effizienter. Es kostet auch nicht mehr Zeit, wenn Kinder praxisnah auf der Straße anstatt theoretisch in der Schule trainiert werden. Es ist eine Frage der Bereitschaft, die Verantwortung zu übernehmen – aber davor scheuen die Verantwortlichen zurück. Wenn wir aber die Verantwortung für das Training unserer Kinder nicht übernehmen wollen: Ist es nicht außerordentlich scheinheilig, sie untrainiert auf die Straße zu schicken? Sie zu ermahnen: „Paßt gut auf!" – Womit unfairerweise den Kindern die Verantwortung zugeschoben wird – und damit auch die ihr innewohnende Schuld. Und letztlich: Es kostet relativ wenig Geld, bei der Verkehrsgestaltung zum Beispiel die Geschwindigkeit des Verkehrs auf die Sicherheit der Fußgänger abzustimmen. Zumindest sind andere Länder deswegen noch nicht in die roten Zahlen geraten. Fußgänger-Sicherheit ist meiner Ansicht nach keine Frage der Finanzen.

Dr. Monheim: Hier komme ich auf eines meiner Steckenpferde zurück: das der sogenannten Planungskriminalität. Baut ein Architekt zum Beispiel einen Balkon, bei dem ein Kleinkind hinübersteigen und herunterfallen kann, dann wird der Architekt zur Haftung herangezogen – wenn's tatsächlich passiert. Im übertragenen Sinne: Die Städte bauen teilweise Straßen, in die die Unfälle schon einprogrammiert sind. Aber sie werden dennoch nicht zur Haftung herangezogen. Dieses ist eine unmögliche Situation.

Lenkrad: *Und dies, obwohl auch Straßen „abgenommen" werden . . .*

Dr. P.-H.: . . . unter anderem in Stuttgart sogar von Herren des HUK-Verbandes.

Wer engagiert sich für unsere Kinder im Straßenverkehr? Von den Holländern lernen!

Auch in Holland hat sich die Stadtverkehrsplanung nicht von alleine geändert. Auch dort bedurfte es erst des Drucks durch aktive, fachkundig-seriöse Bürgerinitiativen. Drei der bekanntesten Bürgerinitiativen, die über Jahre hinweg in den Zeitungen, Funk und im Fernsehen, durch Demonstrationen, selbstgemalte Zebrastreifen und durch „Sit in's" für sichere Straßen gekämpft haben, sind:

1. Aktion „Stop dem Kindermord"
Postfach 5058
Amsterdam
Tel. 00 31 20/79 95 05
2. Holländische Vereinigung für den Schutz von Fußgängern
Passage 61/III
Den Haag
Tel. 00 31 70/45 00 08
3. Aktion „Sicherer Verkehr in Holland"
Postfach 287
Hilversum
Tel. 00 31 21 50/1 14 41

Alle drei Organisationen können umfangreiches Material über ihre Arbeit, über Konzepte zur Änderung des Stadtverkehrs, über die beste Art, bei Behörden etwas zu erreichen, zur Verfügung stellen. Übrigens: Alle drei Organisationen wurden von der holländischen Regierung in die offiziellen Ausschüsse berufen, die die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes für Wohngebiete und die Ausarbeitung von Richtlinien für Verkehrsplanung in Wohngebieten zur Aufgabe hatten. So ernst nimmt man dort Bürgerinitiativen. Vielleicht entwickelt sich in Deutschland eine ähnliche Initiative. Wenn Sie mehr für die Sicherheit unserer Kinder in Wohngebieten streiten wollen, wenden Sie sich an:

Deutscher Kinderschutzbund e.V.
Schiffgraben 40
3000 Hannover 1
Telefon: 05 11-81 81 54



oder an eine seiner regionalen und örtlichen Filialen.

Sie können natürlich auch mit dem Vorsitzenden der Elternpflegschaft oder mit der örtlichen Verkehrswacht Kontakt aufnehmen.

Lenkrad: *Die Verantwortlichen verstecken sich halt hinter der Macht der Institutionen und ihrer Anonymität. Muß das weiterhin so hingenommen werden?*

Dr. Monheim: Dem Herrn Beamten im Straßenverkehrsamt, der beispielsweise trotz wiederholter Bitten einer Elterninitiative einen Fußgängerüberweg deshalb nicht bewilligt, weil seiner Ansicht nach das nötige Verkehrsaufkommen nicht vorhanden sei oder der beispielsweise die Bitte, eine Straße etwas zu verengen, nicht bewilligt, weil an dieser Stelle ein flüssiger und leichter Verkehr notwendig sei, den kann man sehr wohl namhaft machen und zur Verantwortung ziehen. Es ist nur nicht üblich.

Dr. Müller: Sie dürfen nicht alles auf den bösen Beamten und auf den Verkehrsplaner schieben. Beide arbeiten natürlich nach Richtlinien, nach denen bestimmte Dinge geplant und gebaut werden. Und wenn etwas Geld kostet, dann ist es nicht der Beamte, der letztlich die Entscheidung fällt, sondern der Magistrat oder Gemeinderat.

Dr. Monheim: Dazu kann ich nur sagen: Richtlinien sind in der Regel auslegbar, sie sind interpretierbar. Und vielfach wenden Beamte in verschiede-

nen Städten die gleichen Richtlinien sehr unterschiedlich an. Man kann demzufolge die gleiche Richtlinie fußgängerfreundlicher oder fußgängerfeindlicher auslegen. Außerdem glaube ich, daß Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußgängers nicht teuer sein müssen. Mehr Sicherheit bedeutet nämlich beispielsweise, daß eine Straße schmäler gemacht wird, oder daß eine bisher geschwungene Straße mit mehreren Kurven nicht mehr begradigt wird, was meistens mit großen Kosten verbunden ist. Läßt man die Kurven, dann wird langsamer gefahren, die Straße wird sicherer. Sicherheit kann so betrachtet also sogar Geld sparen helfen.

Lenkrad: *Frau Dr. Peter-Habermann, ist es richtig, daß es den Prüfern in Stuttgart überflüssig erschien, Fragen nach der Art und dem Umfang der Verletzungen bei Kindern, nach der Fahrzeugmarke und der Person des Unfallgegners zu stellen? Sollte dies zutreffen: Welche Antworten wollte man dadurch von vornherein ausschließen?*

Dr. P.-H.: Ich weiß nicht, welche Antworten man hat ausschließen wollen. Da bin ich überfragt. Aber man hat mir in einer Art Mängelrüge zum Vorwurf gemacht, daß Fragen nach den Verletzungen der Kinder, nach der Fahrzeugmarke und der Person des Unfallgegners ohne Belang für den Untersuchungsgegenstand seien.

Unfälle im Februar

21 Kinder verletzt

21 Kinder wurden im vergangenen Februar bei Verkehrsunfällen im Stuttgarter Stadtgebiet schwer verletzt. Häufigste Unfallursache: Kinder sind dem Überqueren der Fahrbahn oft nicht gewachsen.

Nach Angaben der Stuttgarter Polizei-Pressestelle waren die 21 Kinder im Alter von 4 bis 15 Jahren. 16mal hatten Kinder an Unfällen schuld. Neun Kinder verunglückten beim Überqueren der Straße, weil sie plötzlich hinter Fahrzeugen oder Sichthindernissen hervortraten. Erst am Mittwoch wurde ein sieben Jahre altes Mädchen gegen 15.30 Uhr in der Flachter-Lotterbergstraße in Weilimdorf beim Betreten der Fahrbahn von einem Auto erfaßt und verletzt. Als weitere Unfallursachen werden das Nichtbeachten von Ampelzeichen und Unachtsamkeit angegeben. Diese Ursachen beruhen allerdings nicht auf dem Fehlverhalten von Kindern, sondern dem der Erwachsenen. Die Polizei: Gerade deshalb sollten Erwachsene sich verkehrsgerecht verhalten, weil sie für Kinder ein Vorbild im Straßenverkehr sein sollten.

Polizeimeldung in den „Stuttgarter Nachrichten" vom 15. April 1977

Lenkrad: *Sind sie nun ohne Bedeutung?*

Dr. P.-H.: Natürlich nein. Aber: Die Fahrzeugmarke wird im Protokoll nicht erhoben, sondern gelegentlich nur „notiert", ebenso wird das Baujahr des Wagens nicht berücksichtigt, was ich als Manko empfinde. Bei der Person des Unfallgegners konnte ich zum Beispiel feststellen, daß auch bei den Kinderunfällen jene Gruppe von Autofahrern überdurchschnittlich beteiligt war, die auch sonst bei Unfällen überrepräsentiert ist: die jungen Männer zwischen 20 und 30 Jahren. Aus diesem Grund bin ich der Auffassung, daß Maßnahmen zur Unfallverhütung nicht wie gehabt nur bei den Kindern zu ergreifen sind, sondern auch bei den Unfall-„Gegnern" und den potentiellen Unfallpartnern.

Dr. Monheim: Zum Punkt Automarke scheint mir folgendes wichtig zu sein. Autos sind in sehr unterschiedlichem Maße unfallfolgenfreundlich oder -feindlich. Das heißt, je nach der Form des Autos und seiner Gestaltung kann im Falle eines Fußgänger-Unfalls die Folgenschwere „gesteuert" werden. Am „Institut für Landverkehrsmittel" der Technischen Universität Berlin betreibt Professor Dr. Hermann Appel zum Beispiel sehr ausgedehnte Forschungen auf diesem Gebiet. Ich glaube, gerade deswegen ist für die Zukunft zu fordern, daß bei Unfällen die Automarke in jedem Falle in die Statistik eingehen muß. Schon allein um zu erreichen, daß bekannt wird, welche Form der äußeren Gestaltung für aufprallende Unfallopfer mehr Sicherheit bietet.

Lenkrad: *Glauben Sie nicht, daß längst Autos gebaut werden würden, deren äußere Form ein Optimum an Sicherheit böten, wenn diese dann auch vom Käufer angenommen werden würden?*

Dr. Monheim: Ja nun, es gibt doch unter den gängigen Modellen Autos, die sehr formgünstig und solche, die ungünstig sind. Es ist doch nicht so, daß ein Auto, das in seiner Sicherheit für Unfallopfer positiv ist, deswegen unattraktiv oder besonders teuer werden muß. Das sind im Grunde nicht besonders schwierige gestalterische Details, die bisher von den Autofirmen absolut übersehen werden. Da werden zwar hochinteressante Windkanalversuche gemacht, aber die Tatsache, daß immer mehr Fußgänger mit Autos kollidieren, die spielt bei der Konstruktion unserer Autos einfach noch eine zu geringe Rolle.

Lenkrad: *Spielt das soziale Milieu der verunfallten Kinder eine entscheidende Rolle bei der Unfallhäufigkeit? Kann man – krasser formuliert – auch sagen: Wer arm ist, gerät schneller unter die Räder?*

Dr. P.-H.: Das kann man. Denn ich habe festgestellt, daß die unteren sozialen Schichten in der Gruppe der verunfallten Kinder überrepräsentiert sind. Aber man kann nicht sagen: Wer zur unteren sozialen Schicht gehört, der ist zwangsläufig aufgrund dieser Tatsache unfallgefährdeter. So ist's nicht. Da spielen schon noch verschiedene andere Faktoren eine Rolle.

Lenkrad: *Welche?*

Dr. P.-H.: Zum Beispiel die Wohnumgebung. Ein Millionärssohn, der täglich mit einem Chauffeur in die Schule gebracht wird und zu Hause einen Park zur Verfügung hat, der hat natürlich eine relativ geringe Chance, als Fußgänger unter die Räder zu kommen. Die Kinder aus einem finanziell schwächeren Milieu wachsen in der Regel in einer Umgebung auf, in der sie eben aus der Umgebungssituation heraus schon sehr viel häufiger unfallgefährdet sind. Und das hängt nicht unbedingt mit der Bewältigungsfähigkeit zusammen. Ich vertrete also nicht die Auffassung, daß die erhöhte Unfallgefährdung der unteren sozialen Schichten durch mangelnde Intelligenz bedingt ist, sondern sie ist es ganz einfach durch die schlechteren Lebensbedingungen, unter denen die Kinder dieser Kreise aufwachsen.

Lenkrad: *Welche Auswirkungen könnte und sollte die Auswertung Ihres Schlußberichtes auf den Verkehrsunterricht an Schulen haben? Welche Konsequenzen sollten zwangsläufig sein?*

Dr. P.-H.: Erstens: unser Verkehrsunterricht erfolgt – wenn überhaupt – viel zu sporadisch und zweitens: er ist vom Inhalt her nicht geeignet, den Kindern irgendeine Hilfe in der praktischen Bewältigung des Straßenverkehrs zu geben. Denn er erfolgt meistens im vierten Grundschuljahr. Da aber sind die Kinder bereits neun Jahre alt. Und bis dahin mußten sie schon mal überlebt haben. Wie sie das tun, darüber hat sich bis jetzt keiner den Kopf zerbrochen. Wenn Kinder unterrichtet werden, dann geschieht das entweder auf einer schönen Tafel und sehr behütet im Klassenzimmer oder aber in einer

Wenn die Erwachsenen es den Kindern leichter machen wollen im Straßenverkehr, was sollten sie da tun?

	Befragte Kinder 484 %
Rücksichtnahme	
Mehr auf die Kinder achten	17
Langsamer fahren	13
Kindern über die Straße helfen	10
Besser aufpassen	7
Vorsichtiger fahren	5
Vor Zebra und Ampel halten	3
Zeichen geben, Handzeichen geben	3
Nicht nur auf Autos achten	1
	59
Mehr Information	
Kindern die Verkehrsregeln erklären	19
Mit Kindern üben	7
Verkehr allgemein erklären	6
Zeigen, wie man es richtig macht	0
	32
Zusätzliche Verkehrseinrichtungen	
Mehr Ampeln einrichten	5
Radfahrwege einrichten	1
Mehr Zebrastreifen einrichten	1
	7
Sonstige Vorschläge	
Selbst gutes Vorbild sein	9
Autos abschaffen	1
Nicht trinken	1
Kinder nicht auf die Straße lassen	0
	11
Übrige Nennungen	2
Weiß nicht	10
Keine Angabe	7
	19
Gesamt	128[1])

[1]) Über 100, da Mehrfachnennungen

Art Freigehege auf irgendeinem Übungshof. Von denen es auch noch viel zu wenig gibt. Und was bitte schön machen die restlichen Kinder? Außerdem: Die Bedingungen, unter denen Kinder da üben, entsprechen nicht annähernd der Situation, die sie auf der Straße vorfinden. Mit anderen Worten: Wir entlassen die Kinder absolut untrainiert in den Verkehr. Zu alledem hilft die Kenntnis der Verkehrsregeln den Kindern so lange nichts, solange die Regeln den Kindern nicht gewisse Rechte zum Überleben auf der Straße gewährleisten.

Lenkrad: *Im Verlauf Ihrer Arbeiten, Frau Dr. Peter-Habermann, haben Sie sicher auch die Praktiken von Versicherern kennengelernt. Was meinen Sie: Wie niemand sonst können sich Versicherungen auf eine fundierte Protokollerfahrung stützen. Warum aber gehören sie dann nicht schon längst zu den Anklägern jener neuralgischen Punkte, an denen und deretwegen Kinder immer wieder in Unfälle verwickelt werden?*

Dr. P.-H.: Das sollten Sie mal die Versicherungen selber fragen. Eventuell könnte eine Überlegung dahin gehen, daß Versicherungen ja überflüssig wären, wenn wir keine Unfälle mehr hätten.

Dr. Monheim: Die Versicherer haben offenbar erst in den letzten Jahren gemerkt, daß die Verkehrssicherheit für Fußgänger und insbesondere für Kinder ein wichtiges Problem ist. Deshalb hat zum Beispiel der HUK-Verband im Lande Nordrhein-Westfalen einige Initiativen ergriffen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ich denke da an die Kampagne „Tempo 30" oder an jene für die Verkehrsberuhigung. Andererseits muß man allerdings auch berücksichtigen, daß die Versicherungsgesellschaften Bestandteil der autoorientierten Interessenverbände sind. Ergo stoßen Forderungen, die sich „gegen" das Auto oder gegen die bisherige Form des Lebens mit dem Auto richten, auch bei diesen Versicherern auf große Skepsis!

Lenkrad: *Frau Dr. Peter-Habermann, sind Sie nach den Ergebnissen Ihrer Untersuchung und den Erfahrungen, die Sie vor, während und nach der Erarbeitung der Pilot-Studie sammeln konnten, noch der Überzeugung, daß man der Ursache von Kinderunfällen wirklich auf den Grund gehen will?*

Dr. P.-H.: Ich bin da nicht so sicher. Ich habe eher den Eindruck, daß es viel zu wenig Leute an den entscheidungsbefugten Stellen gibt, die sich wirklich mit der Bekämpfung der Unfälle mit Kindern beschäftigen. Ich habe weiter den Eindruck, daß viele Aktivitäten lediglich eine Art Alibiaktivität darstellen.

Lenkrad: *Wer ist aufgerufen, diesen Zustand zu ändern?*

Dr. Monheim: Ich finde den Ansatz dieser Studie insofern bemerkenswert, als man beim Verkehrsopfer angefangen hat. Und hier wundert mich in der Tat, daß die mittlerweile etwa zwölf Millionen Unfallopfer, die wir in der Bundesrepublik haben, in keiner Form in einer Interessengemeinschaft organisiert sind. Das heißt, entsprechende Sicherheitsbestrebungen können sich schon deshalb auf keine Lobby stützen, weil es eben keine Organisation von Unfallopfern gibt. Hier wäre es in der Tat angebracht, initiativ zu werden, das Bewußtsein für dieses Problem zu wecken. Ich bin andererseits nicht so pessimistisch zu sagen: Das Problem der Gefährlichkeit des Verkehrs wird bewußt heruntergespielt. Schließlich hat man erst seit wenigen Jahren Daten, Studien und Unterlagen parat, die auf dieses Problem hinweisen und es transparent machen. Und in der Tat, erst allmählich beginnt ein Prozeß des Umdenkens. Dies zeigt sich ganz deutlich in den sehr populär aufgemachten Kampagnen zur Verkehrserziehung. –

Dr. P.-H.: Oh nein! . . .

Dr. Monheim: . . . bei denen ich allerdings auch kritisieren würde, daß sie nach wie vor im wesentlichen die Schuld beim Kind sehen.

Dr. Müller: Ich finde, hier sind alle Eltern aufgerufen, das Thema Kinder- und Schülerunfälle in allen Gremien, in denen sie aktiv sein können, zur Sprache zu bringen. Sei dies in den Elternbeiräten oder der Kommunalverwaltung. Nur so wird es möglich sein, ein breites Interesse zu wecken und auf die Bedeutung dieses Themas aufmerksam zu machen. Nur so kann die Wirkung vervielfacht und politischer Druck erzeugt werden. Nur so wird man zu Verbesserungen kommen. Eine weitere, zusätzliche Möglichkeit sehe ich auf dem Wege über die Abfassung von Richtlinien über die Sicherung von Schulwegen. Sie müßten mit den Verwaltungen diskutiert werden, damit dort überhaupt einmal Aufmerksamkeit für dieses Thema erzielt wird. *(Anm. d. Redaktion: Im Oktober 1974 wurde von der BAST-Bundesanstalt für Straßenwesen, Brühler Str. 1, 5000 Köln 51, Telefon 02 21-3 70 21 – der Forschungsbericht „Sicherung von Schulwegen" herausgegeben. Verfasser ist Oberregierungsrat Dr. Ing. Heinrich Richard, Leiter der BAST-Fachgruppe Auswertung und Beratung II (Techn. Bereich). Bevor Dr. Richard 1975 zur BAST kam, arbeitete er am Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn).*

Dr. Monheim: Ich finde gerade den Hinweis auf die Elterninitiativen sehr wichtig. Man muß allerdings hinzufügen: solche Elterninitiativen brauchen eine erhebliche Standfestigkeit. Denn in der Regel wird der erste und der zweite Anlauf noch keinen Erfolg bringen. Erst das standhafte Beharren auf den Forderungen wird spürbare Reaktionen hervorrufen. Ich erinnere noch einmal an das Beispiel Nordrhein-Westfalen. Erst nach zwei Jahren intensiver Arbeit ist es den Bürgerinitiativen unter Mithilfe der Medien gelungen, dem Verkehrsministerium das Problem so brisant darzustellen, daß der Großversuch Verkehrsberuhigung durchgeführt wurde. Warum soll dies nur in Nordrhein-Westfalen, warum nicht in allen anderen Bundesländern möglich sein? Ich glaube, dieses Beispiel zeigt: Man kann mit Initiative einiges erreichen, aber man muß standhaft bleiben.

Dr. P.-H.: Womit der Schwarze Peter – völlig unverdienterweise – mal wieder bei den Eltern wäre. Bei jenen also, die im Grunde genommen der Administration, den Stadtplanern und Verwaltungen relativ hilflos gegenüberstehen und ihnen somit ausgeliefert sind. Andererseits bin ich der Auffassung, daß Institutionen wie die Ihre auch ohne Elterninitiative in dieser Richtung tätig werden müßten.

Lenkrad: *Das bedeutet in der Zusammenfassung, daß sich das Ministerium für Städtebau dieses Problems vorrangig annehmen muß; das bedeutet, daß sich die Ministerien für Verkehr in Bund und Ländern viel stärker um die Lösung dieses Problems kümmern müssen; das bedeutet weiter, daß Institutionen im Bereich der Stadt- und der Verkehrsforschung, daß wissenschaftliche Institute in diesem Bereich endlich auch auf diesem Gebiet sich sehr viel stärker engagieren müssen.*
Es bedeutet: Eltern, es geht um eure Kinder. Schützt sie durch euer Tätigwerden.

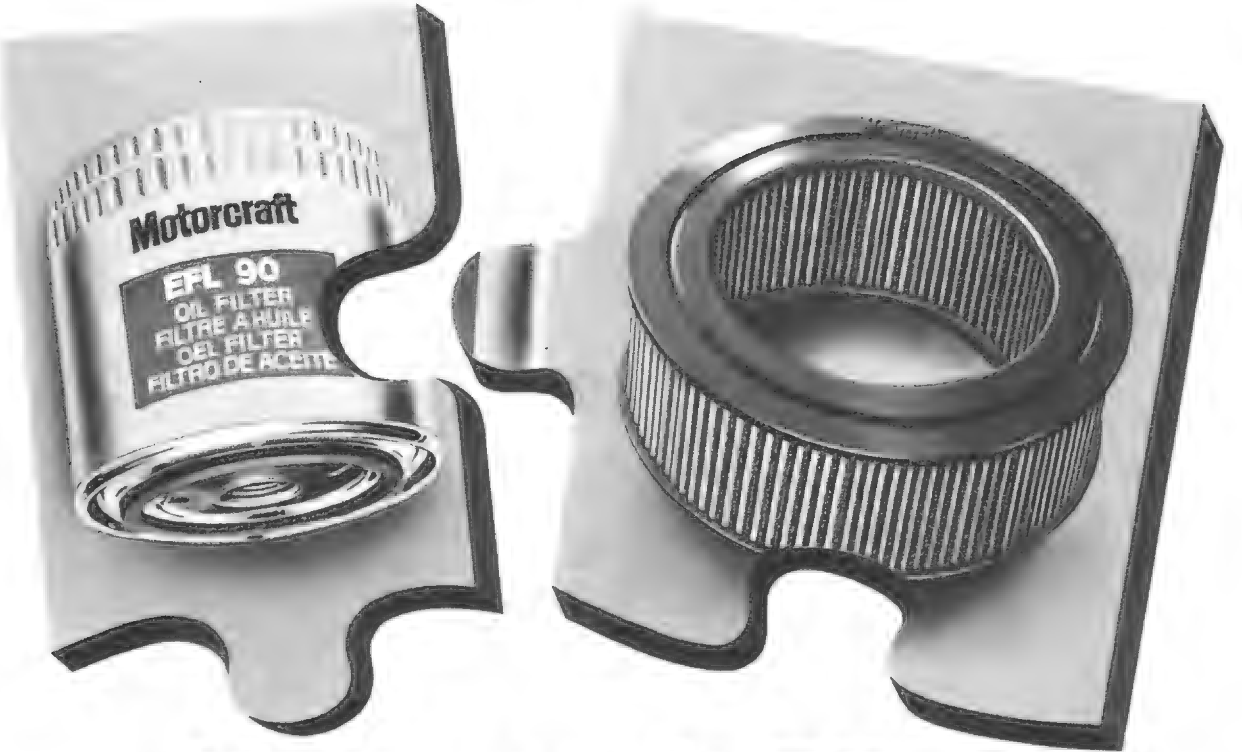
Wolfgang Schachermeier

Hilfen für die Kinder im Straßenverkehr

– aus der Sicht der Eltern und Kinder –

	Hilfen, die Kinder wünschen 484 %	Hilfen, die Eltern vorschlagen 531 %
Rücksichtnahme	59	16
Mehr Information	32	–
Zusätzliche Verkehrseinrichtungen	7	1
Gutes Beispiel	9	43
Und gute Erziehung auch im Verkehr	–	34
Sonstiges	4	16
Weiß nicht	10	–
Keine Angabe	7	5
	128¹)	115¹)

¹) Über 100, da Mehrfachnennungen



Motorcraft-Filter

Einwandfrei arbeitende Filter können das Leben Ihres Motors um viele Kilometer verlängern.

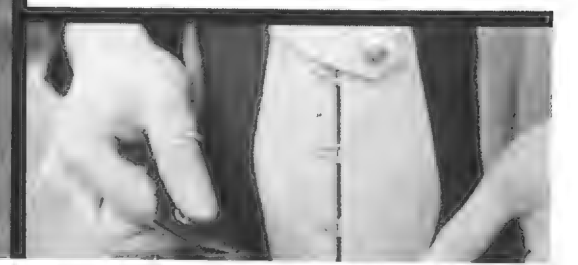
Ein sauberer Motor ist ein leistungsfreudiger Motor mit langer Lebensdauer. Wenn Sie jetzt die dauerhaften und hochwertigen Motorcraft-Filter einbauen, wird Ihr Motor leichter atmen, ruhiger laufen und es Ihnen danken.

Motorcraft-Filter passen in fast alle in- und ausländischen Automodelle. Verlangen Sie Motorcraft-Filter, und Sie haben für viele, viele Kilometer den Nutzen davon.



Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer.

Fallen Sie wohl!



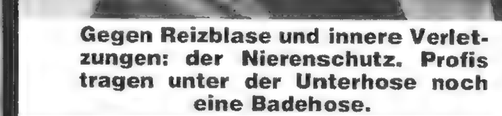
Damit niemand kopflos wird: Helm tragen



Gut zu Fuß ist man nur mit stabilem Schuhwerk



Auch rücksichtsvolle Motorradfahrer brauchen einen Ellbogenschutz


Gegen Reizblase und innere Verletzungen: der Nierenschutz. Profis tragen unter der Unterhose noch eine Badehose.


Schützen vor Kälte und Schrammen: Stulpenhandschuhe


Bei mehreren Bodenberührungen erprobt: Lederschutz mit Nieten auf der Innenfläche der Handschuhe

Autofahrer haben es besser: 1975 war nur jeder 37. Autofahrer in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt, aber bei den motorisierten Zweiradfahrern war es jeder Dreißigste. Während die Zulassungszahlen einen Sprung von 9% auf 2,4 Millionen im Jahr 1976 machten, blieb der systembedingte Nachteil des Zweirades auf der Stelle: Im modernen Straßenverkehr sind Mofa-, Moped- und Motorradfahrer wenig geschützt.

Sie haben kein stabiles Gleichgewicht und ihnen fehlt die Rundherum-Knautschzone. Wenn es also bumst, sind Verletzungen an der Tagesordnung. ACE-Lenkrad empfiehlt deshalb: Alle sollten einen Schutzhelm tragen. Ob Männlein oder Weiblein. Obwohl der Gesetzgeber dies nur bei Maschinen vorschreibt, die schneller als 40 km/h fahren. Bei jeder zweiten Unfallverletzung ist der Kopf betroffen. Ebenso wichtig wie der Helm sind Handschuhe und eine stabile Schutzkleidung.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat empfiehlt sie in den Farben gelb, gelbgrün oder orange. Es ist klar, daß die Sicherheitsempfehlungen nicht nur für den Fahrer, sondern auch für den Beifahrer gelten. Motorradfahrer sollten zumindest außerhalb geschlossener Ortschaften auch am Tage das Licht einschalten, damit man sie früher erkennt.

Vor allem im Stadtverkehr gilt: Spur halten. Das Durchschlängeln zwischen Autos bringt kaum einen Zeitgewinn, dafür aber eine unnötige Gefährdung.

Und: Abstand ist die beste Bremse. Wenn ein motorisiertes Zweirad zu eng am Vordermann „klebt", bleibt in Notfällen kein ausreichender Platz zum Bremsen.

Fotos: Feddersen

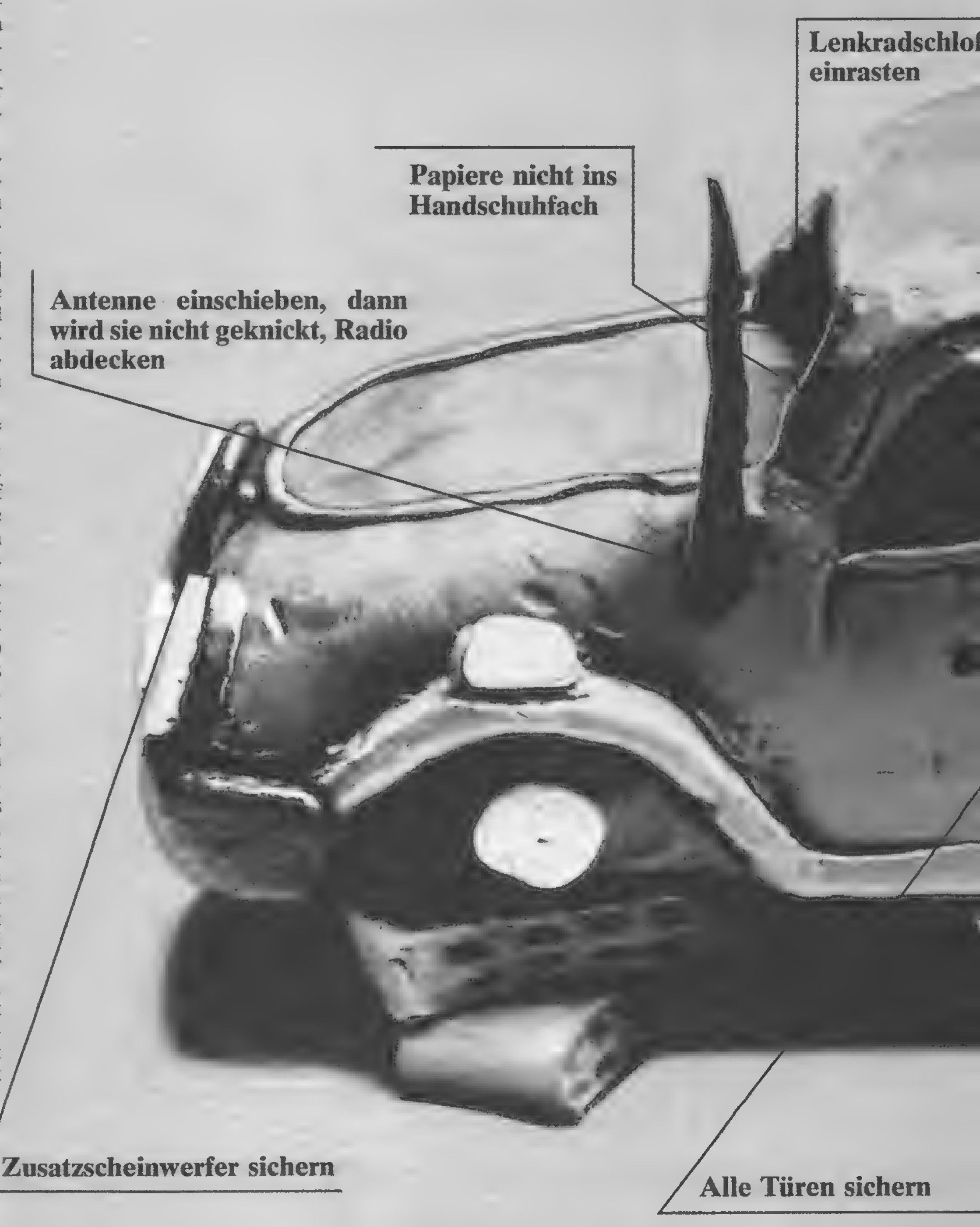
Der Sicherheitstip vom  fürs Schwarze Brett

Damit hatten die 144 248 Besitzer von Kraftwagen, Krafträder oder Mopeds nicht gerechnet: Als sie vom Waldspaziergang zurückkamen oder am Morgen zur Arbeit fahren wollten oder schwere Einkaufstaschen zum Parkplatz schleppten – ihr Fahrzeug war nicht mehr da. Fast 150 000 mal im Jahr 1975 notierten Polizeibeamte in solchen Fällen einen Fahrzeugdiebstahl, zumindest aber eine „unbefugte Benutzung" – ein Unbekannter hatte sich ein Auto oder Zweirad kurzerhand für eine Spritztour „gegriffen". Würde man die im Jahre 1975 entwendeten 43 074 Autos in eine Reihe stellen, ergäbe sich eine Fahrzeugschlage von ungefähr 180 km Länge, also etwa von Frankfurt bis Bonn. Weitere 22 946 Fahrzeughalter haben noch Glück gehabt; es war nur beim Diebstahlversuch geblieben.

In diesen Zahlen aus der polizeilichen Kriminalstatistik fehlen noch all die Fälle, in denen Deutschen ihr fahrbarer Untersatz im Ausland geklaut wurde. Alleine durch Diebstahl und unbefugte Ingebrauchnahme von Kraftfahrzeugen entstand im Jahre 1975 in der Bundesrepublik Deutschland ein Schaden von mehr als 300 Millionen Mark.

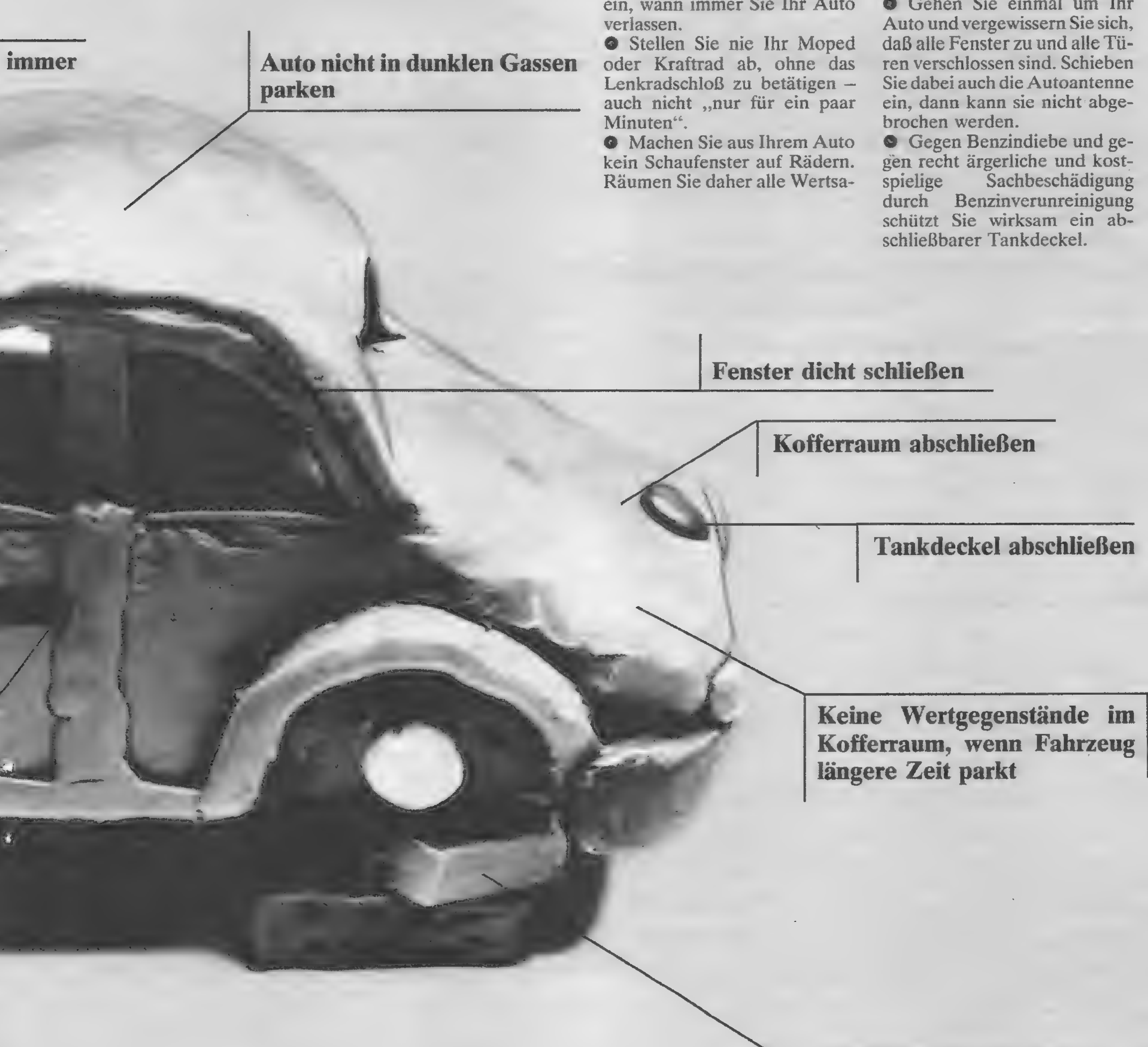
Aber nicht nur auf das gesamte Fahrzeug haben Diebe ein begehrliches Auge geworfen. 300 494 Mal hatten sie es auf den Inhalt der Kraftfahrzeuge abgesehen, wobei sie in 253 776 Fällen (46 718 Versuche) diesen Inhalt auch mitgehen ließen: Durch diese Art von Kriminalität entstand weiterer Schaden von rund 130 Millionen Mark. In 161 768 Fällen montierten die Langfinger nur Teile von Kraftfahrzeugen ab, verursachten aber auch damit einen Gesamtschaden von etwa 20 Millionen Mark. Für den Fahrzeugbesitzer ist es zweifellos recht unerfreulich, wenn sein Auto morgens nicht mehr auf den Rädern, sondern nur noch auf Ziegelsteinen steht oder wenn es einfach nicht mehr anspringen kann, weil Diebe den ganzen Motor oder auch nur die Batterie mitgehen ließen. Diese Deliktsart weist im Vergleich zum Jahr 1974 eine Steigerungsrate von fast 20 % auf. Ähnlich sprunghaft angestiegen im Vergleich zum Jahre 1974, nämlich um 20,3 % auf 80 657 Fälle, sind im Jahre 1975 die vorsätzlichen Sachbe-

Wer einmal um sein Auto geht, erspart sich viele Laufereien



schädigungen an Kraftfahrzeugen, unter denen auch die mutwillig abgebrochenen und abgerissenen Autoantennen und Außenrückspiegel registriert werden.
Die Aufklärungsquote bei den meist gut versicherten Eigentumsdelikten rund um das Kraftfahrzeug liegt auf Bundesebene zum Teil erheblich unter der Gesamtaufklärungsquote von 44,8 %. Am günstigsten ist sie mit 32,9 % noch beim Diebstahl von Kraftwagen, beim Diebstahl von Mopeds und Krafträdern sinkt sie bereits auf 19,4 % ab. Sogar die Polizei gibt zu: „Die Aussichten, aus dem Kraftfahrzeug entwendete Gegenstände wiederzuerlangen, sind bei einer Aufklärungsquote von 17,8 % nicht besonders günstig."
Die Erfahrungen der Kriminalpolizei zeigen, daß der Diebstahl teurer Autos immer häufiger von organisierten Banden betrieben wird, daß solche Autos oft sogar auf Bestellung nach Typ und selbst nach besonderen Farb- und Ausstattungswünschen gestohlen und alsbald ins Ausland verschoben werden.
Mopeds und Krafträder sind in auffallendem Maße bei jungen Tätern begehrt. Tatverdächtige im Alter von 14 bis 21 Jahren treten hierbei mit 75,9 % in Erscheinung. Sehr hoch ist der Anteil dieser Personengruppe mit 54,3 % der Gesamtzahl der Täter auch beim Diebstahl in und aus Kraftfahrzeugen. Vor der „Arbeit" dieser Ganoven kann sich keiner restlos schützen. Aber man kann viel tun, um sich vor solchen unangenehmen Überraschungen zu schützen und sich viel Ärger und Laufereien zu ersparen.
Die Experten der Kripo hoffen, daß diese Hinweise und Ratschläge Sie vor Schaden bewahren:

- Rasten Sie das Lenkrad Ihres Autos in das Lenkradschloß ein, wann immer Sie Ihr Auto verlassen.
- Stellen Sie nie Ihr Moped oder Kraftrad ab, ohne das Lenkradschloß zu betätigen – auch nicht „nur für ein paar Minuten".
- Machen Sie aus Ihrem Auto kein Schaufenster auf Rädern. Räumen Sie daher alle Wertsachen aus dem Auto und zeigen Sie so dem Dieb deutlich, daß es nichts mehr zu holen gibt.
- Können Sie nicht alle Gegenstände mitnehmen, verschließen Sie diese zumindest im Kofferraum. Aber denken Sie daran: Ein Kofferraum ist kein Banktresor. Er bietet Ihren Sachen vor allem über Nacht keine ausreichende Sicherheit. Oft werden Kofferraumdeckel aufgebohrt.
- Nehmen Sie grundsätzlich die Fahrzeugpapiere aus Ihrem Wagen. Wie soll ein Polizeibeamter erkennen können, daß ein Dieb mit Ihrem Auto fährt, wenn er ihm Ihren Fahrzeugschein vorlegen kann.
- Gehen Sie einmal um Ihr Auto und vergewissern Sie sich, daß alle Fenster zu und alle Türen verschlossen sind. Schieben Sie dabei auch die Autoantenne ein, dann kann sie nicht abgebrochen werden.
- Gegen Benzindiebe und gegen recht ärgerliche und kostspielige Sachbeschädigung durch Benzinverunreinigung schützt Sie wirksam ein abschließbarer Tankdeckel.



An alle Autofahrer.

Sie wissen aus den Diskussionen der letzten Zeit, daß der lebenswichtige Rohstoff Mineralöl nicht unbegrenzt verfügbar bleiben wird. Was in Zukunft geschehen könnte, wenn Staat und Gesellschaft nicht genügend Vorsorge betreiben, haben Sie bereits einmal einschneidend erlebt, bei der Energiekrise vor fast vier Jahren. Viele von uns verhalten sich aber heute so, als habe diese Krise gar nicht stattgefunden.

Wir können es uns nicht mehr leisten, mit Kraftstoff, ja mit Energie im allgemeinen verschwenderisch umzugehen. Vielmehr wird jeder Autofahrer lernen müssen, Kraftstoff zu sparen. Darin liegt ein ganz wesentlicher Beitrag, gesellschaftliche Verantwortung zu üben. Auch Bundeswirtschaftsminister Friderichs hat erst vor kurzem wieder auf diese Notwendigkeit hingewiesen.

Ich möchte Ihnen nun einige Anregungen geben, wie wir alle Kraftstoff sparen können:

Keine Höchstgeschwindigkeit.

Wenn Sie nur 20% darunterbleiben, sparen Sie schon in der Mittelklasse etwa 25% Kraftstoff. Bei großen Wagen noch mehr.

Gleichmäßiges, kein hochtouriges Fahren.

Vermeiden Sie „Kavalierstarts" und unnötiges Bremsen und Überholen. Gleichmäßiges und sanftes Beschleunigen spart Kraftstoff. Schalten Sie frühzeitig in den nächsthöheren Gang. Das gilt besonders im Stadtverkehr.

Leerlauf vermeiden.

Bei längerem Halt Motor abstellen. Das ist praktischer Umweltschutz. Und außerdem kosten 3 Minuten Leerlauf bis zu 1 km freie Fahrt

Richtige Motoreinstellung.

Falsche Einstellung von Vergaser und Zündanlage sowie verschmutzte Luftfilter führen zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch.

Richtiger Reifendruck.

Niedriger Reifendruck kostet Reifen und Kraftstoff.

Unnötiger Ballast.

10 kg weniger Gewicht im Kofferraum ersparen Ihnen einen Liter Kraftstoff per 1000 km.

Kraftstoffverbrauch beobachten.

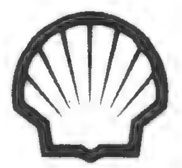
Beobachten Sie regelmäßig den Kraftstoffverbrauch Ihres Wagens, und vergleichen Sie ihn auch mit veröffentlichten Testwerten.

Wer diese Vorschläge beachtet und dadurch erreicht, auf 100 km einen Liter Kraftstoff weniger zu verbrauchen, spart einen Hundertmarkschein im Jahr.

Neben dem gesparten Geld ist die Tatsache wichtig, daß wir auf diesem Wege gemeinsam dazu beitragen, einen der kostbarsten und wichtigsten Rohstoffe unserer Erde für längere Zeit zu erhalten.

Walter Posch

Dr.-Ing. Walter Posch
Verantwortlich für Forschung und technische Entwicklung der Deutschen Shell AG.



SH 24/77

Für Ihre Urlaubsplanung

Planen und Reisen mit ACE-Streckenkarten

Es ist eine gute Methode, die jährlich fast 15 000 unserer Mitglieder wählen. Man plant seinen Urlaub und läßt sich spezielle Karten für die An- und Rückreise schicken. Diese „Streckenkarten“ gibt es inzwischen für so ziemlich alle Länder, die man normalerweise mit dem Auto anfährt: Von Norwegen bis zur Türkei. Unsere Streckenkarten zeigen ein bißchen mehr als bloß die Straße oder den Weg zum Urlaubsort. Weil wir meinen, daß auch links und rechts der Fahrbahn Dinge liegen, die man sehen sollte, wurde von den Kartographen ein Gebiet, das zwischen 20 und 40 Kilometer breit ist, mit in die Karten aufgenommen. Außerdem wird in einem jeweils zum passenden Abschnitt gestellten Text die Strecke beschrieben, auf Sehenswürdigkeiten hingewiesen und auf Ausflugsziele aufmerksam gemacht.

Und so kommt man zu Streckenkarten:

- Suchen Sie Ihr Reiseziel aus.
- Zeichnen Sie bitte mit Blaustift auf der Übersichtskarte die gewünschte Hinfahrt, mit Rotstift die gewünschte Rückfahrt ein.
- Kennzeichnen Sie durch Richtungspfeile den Streckenverlauf.
- Für die Fahrt von Ihrem Wohnort bis zur Grenze zum nächsten Nachbarland erhalten Sie einen Anfahrtsplan 1 : 3,5 Mill.
- Wenn Sie für Ihre Reiseroute die Einzeichnung auf mehreren Übersichtsplänen des Streckenkartennetzes vornehmen, sollten Sie diese in Reihenfolge der Durchfahrt numerieren.
  So können Sie Ihre Reiseroute selbst bestimmen und festlegen.
- Sie erhalten dann die erbetene Tourenzusammenstellung, dazu passende Prospekte und touristische Merkblätter mit Hinweisen auf Reisebestimmungen, Zollvorschriften, Wechselkurse und anderes.

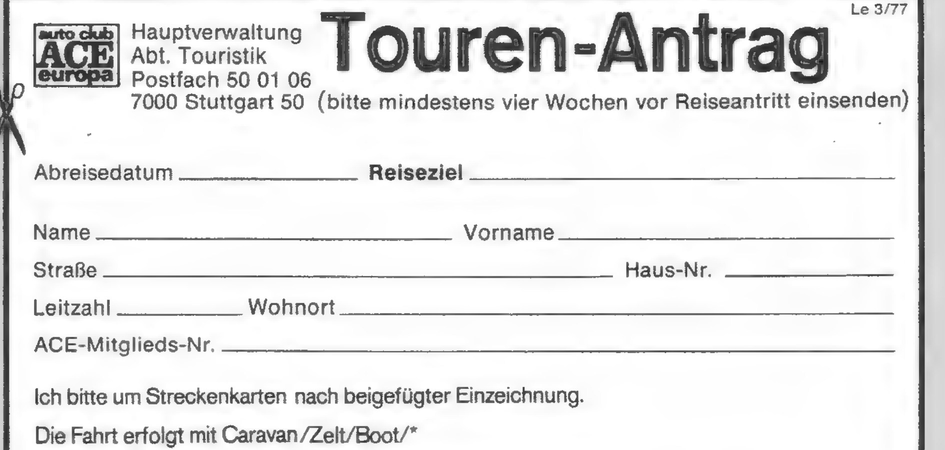
Der Sendung liegt, weitgehend ausgefüllt, eine Zahlkarte über 3,— DM bei. Sie müssen nur noch Ihren Absender eintragen und – bitte im Urlaubstrubel nicht vergessen – bezahlen. Für diese Schutzgebühr haben Sie sicher Verständnis. Übrigens: Dieser Sendung liegen auch Formulare zum Abschluß verschiedener Reiseversicherungen bei.

Und hier die Länder, von denen es Streckenkarten gibt: Benelux, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn, und Irland.

ACE – Streckenkartennetz Dänemark

DK 1* Kupfermuhle – Haderslev – Kolding
DK 2* Kolding – Horsens – Arhus
DK 3* Århus – Randers
DK 4* Randers – Hobro – Alborg
DK 5* Alborg – Frederikshavn
DK 6* Frederikshavn – Skagen – Hirthals
DK 7* Suderlugum – Ribe – Korskro/Esbjerg
DK 8* Korskro/Esbjerg – Skjern – Brejning Kro/Ringkoebing
DK 9* Brejning Kro/Ringkoebing – Holstebro – Ydby
DK 10* Ydby – Thisted – Osterild
DK 11* Osterild – Abybro – Alborg
DK 12* Alborg – Hjorring – Hirthals
DK 13 Esbjerg – Varde – Ringkoebing
DK 14 Arhus – Grena
DK 15 Grena – Randers
DK 16 Suderlugum – Kolding
DK 17 Kolding – Vejle – Parup
DK 18* Pårup – Viborg
DK 19 Viborg – Ålborg
DK 20 Esbjerg – Straßenkr. Korskro – Kolding
DK 21 Kolding – Vejle – Herning
DK 22 Herning – Holstebro – Ydby
DK 23 Holstebro – Viborg – Randers
DK 24 Ringkoebing – Breining Kro – Parup
DK 25* Puttgarden – Maribe – Vordingborg
DK 26* Vordingborg – Køge – Kopenhagen
DK 27* Kopenhagen – Helsingor
DK 28 Gedser – Nykobing – Vordingborg
DK 29* Kolding – Odense
DK 30* Odense – Nyborg – Korsor – Slagelse
DK 31* Slagelse – Roskilde – Kopenhagen
DK 32 Slagelse – Kalundborg – Sjaellands Odde
DK 33 Sjaellands Odde – Nykøbing – Helsingör
DK 34 Kolding – Assens – Fåborg
DK 35 Fåborg – Svendborg – Nakskov
DK 36 Puttgarden – Maribe – Nakskov
DK 37 Vordingborg – Naestved – Slagelse
DK 38 Kupfermühle – Sonderborg – Fåborg
DK 39 Fåborg – Nyborg – Slagelse
DK 40 Parup – Silkeborg – Århus

—→ * Streckenkarten in beiden Richtungen



Le 3/77

auto club ACE europa

Hauptverwaltung
Abt. Touristik
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

Touren-Antrag

(bitte mindestens vier Wochen vor Reiseantritt einsenden)

Abreisedatum ______ **Reiseziel** ______

Name ______ Vorname ______

Straße ______ Haus-Nr. ______

Leitzahl ______ Wohnort ______

ACE-Mitglieds-Nr. ______

Ich bitte um Streckenkarten nach beigefügter Einzeichnung.

Die Fahrt erfolgt mit Caravan/Zelt/Boot/*

*Nichtzutreffendes streichen.

Bitte in Druckschrift ausfüllen

Der Faltcaravan mit dem Wohnwagen-Komfort

TRIGANO

● In nur 30 Sek. schlafbereit ● Luxus-Ausstattung serienmäßig ● Perfekt bis ins Detail ● Kein Faltcaravan bietet Ihnen mehr Vorteile
Fordern Sie Informationsmaterial an: Bodo v. Sengbusch – Ede Kecskeméti
An der alten B 9 · 5403 Mühlheim b. Koblenz-Abtlg. E · Tel. 0 26 37 / 6 31 64



Talbot-Spiegel – klassisches Original!
(nur echt mit grün-schwarzer Linsen-Marke Talbot Berlin)
- mit rundem, ovalem oder rechteckigem Kopf (Bild)!
- zeigen in einem ungeteilten Bild 2 bis 3 Fahrspuren zugleich – daher ideal auch für rechts!
- ganz aus bruchfesten NE-Metallen, anerkannt langlebig, waschanlagen-sicher feststellbar!
- und dazu: bildschöne Zierde selbst für kleine Wagen!

Informationsmaterial kostenlos vom Alleinhersteller:
Talbot + Co., Ebersstr. 80, D-1000 West-Berlin 62 (US-Sektor)

Höhe und Wettertendenz

zeigt der Taschenhöhenmesser Barometer

neu

In ihm sind technisches Optimum und vollendete Form gelungen vereint. Je 1000 m eine Zeigerumdrehung und km-Anzeige. 1 Teilstrich = 10 m. Barometerskala in mbar oder mmHg.
Bezug durch Fachhandel: Optik oder Sport.

Weitere Informationen über:
Dipl.-Ing. Otto Onneken OHG



6382 Friedrichsdorf 1, Abtlg. I

Automatic-Kurzangel



Ein neues Sportgerät mit obenliegender Automatic-Rolle und Drucktastenauslöser für Weitwürfe bis zu 10 Metern. Neuartige Daumenbremse stoppt den Köder im Flug und steuert ihn ins gewünschte Zielgebiet. NEU! Doppelt gefederte Kurzrute versteift sich bei wachsender Belastung selbsttätig, so daß auch große Fische sicher geborgen werden können. Zusammenklappbar. Nur 32 cm kurz. Komplett DM 59,–

Jeder Fisch beißt

Dieses amerikanische Köderpräparat reizt den Geruchsinn der Fische im Wasser noch auf 100 m Entfernung. Sie werden unweigerlich von dieser neuen Witterung angezogen und zum Anbiß gereizt. Mit Fluid Lure bekommen Sie die Größten an den Haken und können mehr fangen als Ihnen lieb ist.
FLUID LURE »S« f. Raubfische 9,80
FLUID LURE »F« f. Friedfische 9,80
Lieferung per Nachn. u. Porto. 10 Tage Rückgaberecht.
GANA Gunther GmbH. Abt. Ll. 75 Karlsruhe, Postf. 21127

DAS GRÖSSTE FILMANGEBOT DER WELT

Über 15.000 Super-8 Spielfilme und Dias aller Interessengebiete
Preislisten und Prospekte kostenlos!

Wir verschenken **5.000** Colorfilme im Werte von je DM 69,–

Wir erfüllen ALLE Filmwünsche
zu absoluten Niedrigstpreisen

300seitige Farbkataloge gegen DM 10,– (Schein) Schutzgebühr
Jedem 20. Katalogbesteller schenken wir zusätzlich einen
int. Super-8 Color-Spielfilm im Werte von DM **69.–**
VERSA GmbH. Abt. CE 5, Sonnenberger Straße 22, **6200 Wiesbaden**







● MEER + HOCHGEBIRGE ●

TENNIS **Ein Urlaub nach Maß – à la carte! in Strandhotels II. Kategorie *** familiär bis Grande Hotel in** TENNIS

***ALBA ADRIATICA * SAN BENEDETTO DEL TRONTO * VILLA ROSA ***

Prov. TERAMO a. d. Küste der **ABRUZZEN** (nur 180 km südl. Rimini) Nähe Gran-Sasso-Gbg. 3000 m. daher **sehr mildes Klima** in Vor-, Haupt- u. Nachsaison von April bis Okt. Große **private Sandstrände – sauberes Meer** nur Komf. Zi mit Bad. Meeres- u. Gebirgsblick, ausgez. Kuchen, Menuwahl, Diät, Swimmingpool „hoteleigene und öffentliche Tennisplatze, Hausturniere, Tennisschule" Garten uberd. Parkplatze, Service mit Herz! **Totale INCLUSIVPREISE** fur VP. Strand, Liegestuhl, Sonnenschirm, etc. ab ca. 22,– DM. Vielfach empfohlen. **ES LOHNT** kostl. Prospekt + Referenzen: **L. Gries Hotelrepräsentant ABRUZZEN 4 Düsseldorf Bilker Allee 136 T. 02 11-34 22 79.**

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen

3S

STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER

Katalog durch: Selbstbau, D.A.. Verwaltung, 3400 Göttingen, Ruf 05 51/3 10 31







NEU/ 9-BAND-FUNKEMPFÄNGER AB 84 MHZ+2×KW

Hochinteressant für alle Autofahrer und Freizeithörer! Für Hobby sowie kommerziellen und privaten Einsatz. Nur durch uns als Generalimporteur lieferbar. Ein Superhetempfänger für den Empfang von Sicherheitsdiensten wie Polizei, Feuerwehr, Arzt-, Taxi-, Flug-, Auto-, Wetter-, Amateur-, Satellitenfunk sowie Fahndungs-, Rettungs-, Marine-, Schiffs-, Küstenfunk, Fernsehton, Rundfunk etc. Schaltbare AFC, Teleskopantenne, Klangregler, Militarylook, Dynamik-Lautsprecher, eingebautes Netzteil, Abm. ca. 245×210×75 mm, Gew. ca. 1,5 kg. 1 Jahr Vollgarantie! Kompl. m. Batt. Kopfhörer und Sicherheitstragegurt nur 178,– incl. MwSt. (Einführungspreis). Wir empfehlen unbedingt die Verwendung unseres neuen Frequenzverzeichnisses – nach Orten gegliedert – zu 5,–. Akkusatz m. Ladegerät für 4000 Betriebsstunden 79 –

KIRCHNER ELEKTRONIK
Postf. 5445-21, 6800 Mannheim 1





Die Welt-Neuheit: Energie von der Sonne

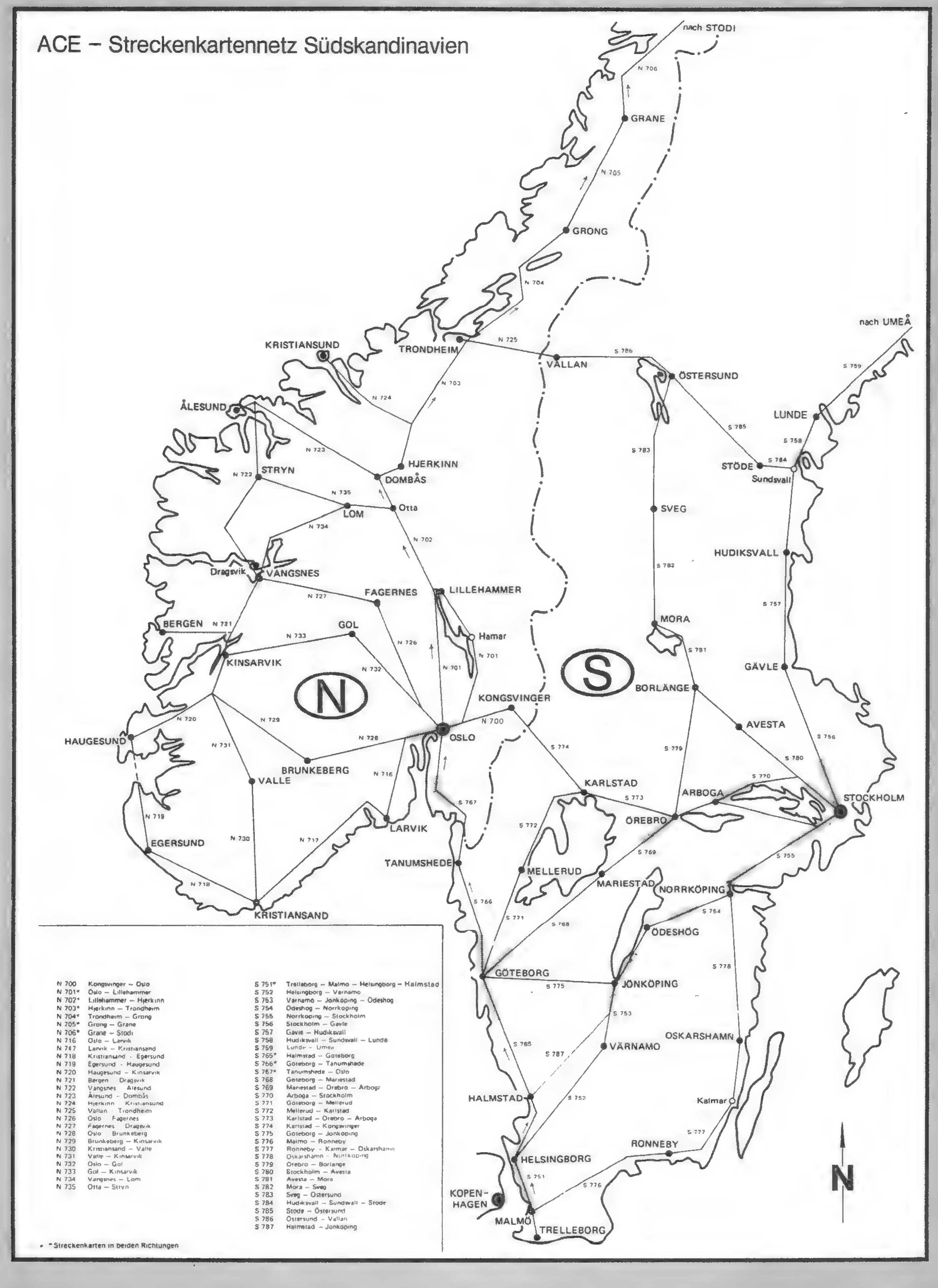


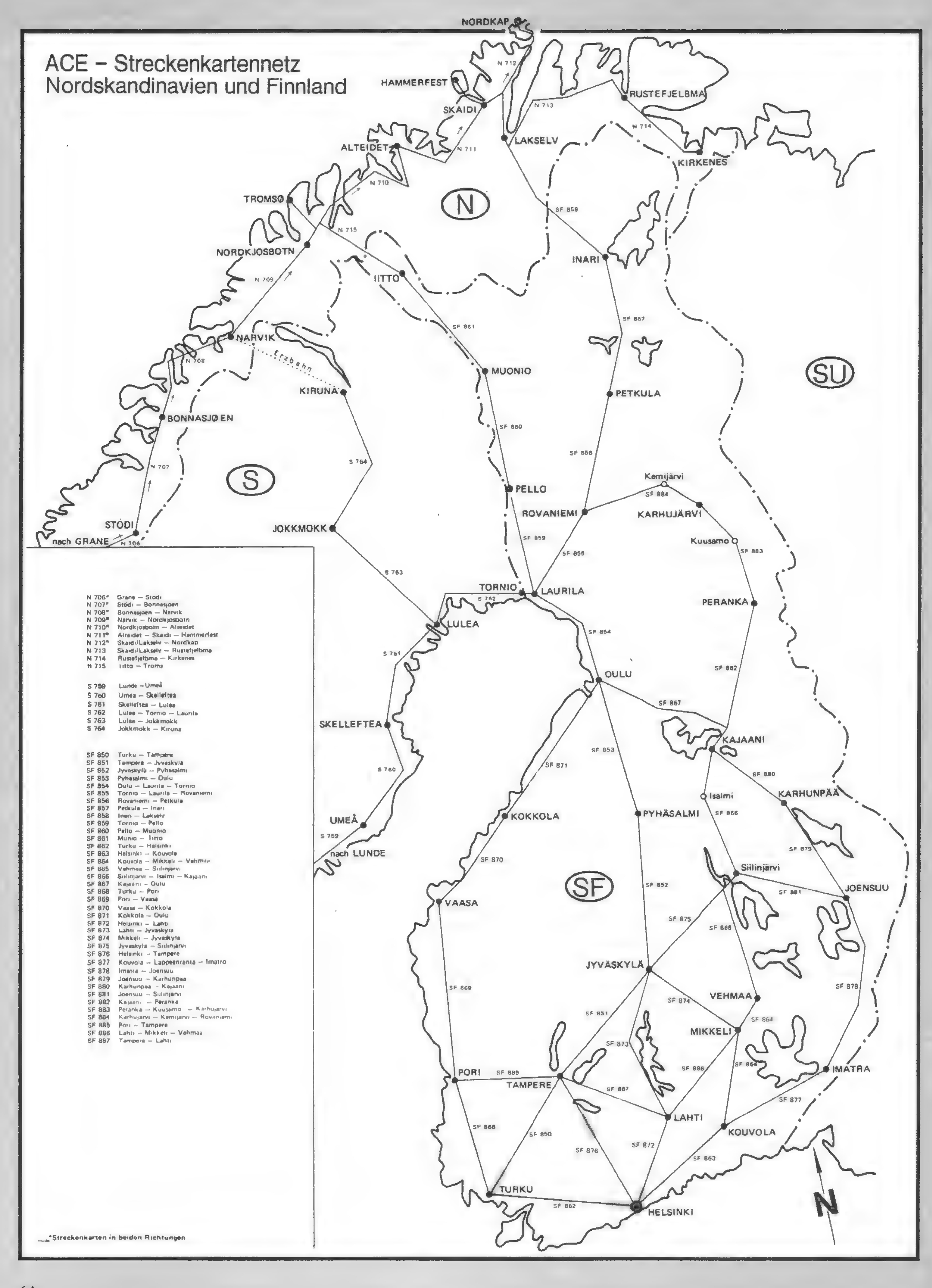
Die erste immer wieder aufladbare Taschenlampe der Welt war eine sensationelle Erfindung. Es war die AccuLux-Erfindung. Seitdem haben sich „Die Aufladbaren" von AccuLux in der ganzen Welt millionenfach bewährt. Als Weltneuheit präsentiert AccuLux nach langjähriger Forschungsarbeit jetzt die erste aufladbare Taschenlampe der Welt, die sich wahlweise vom Sonnenlicht und vom Lichtnetz aufladen läßt.

Bei Ihrem Fachhändler

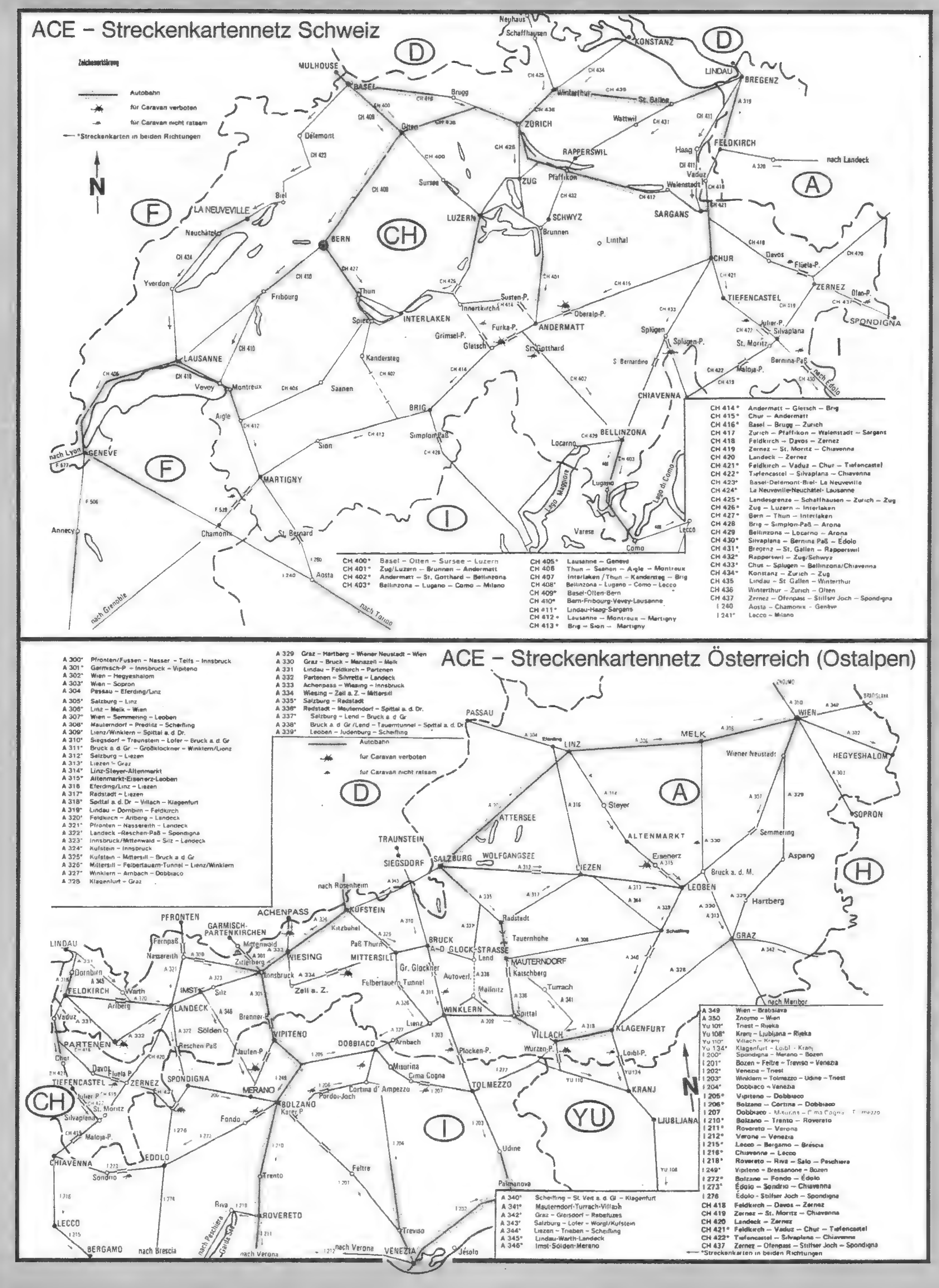
Ein Wunderwerk der Technik

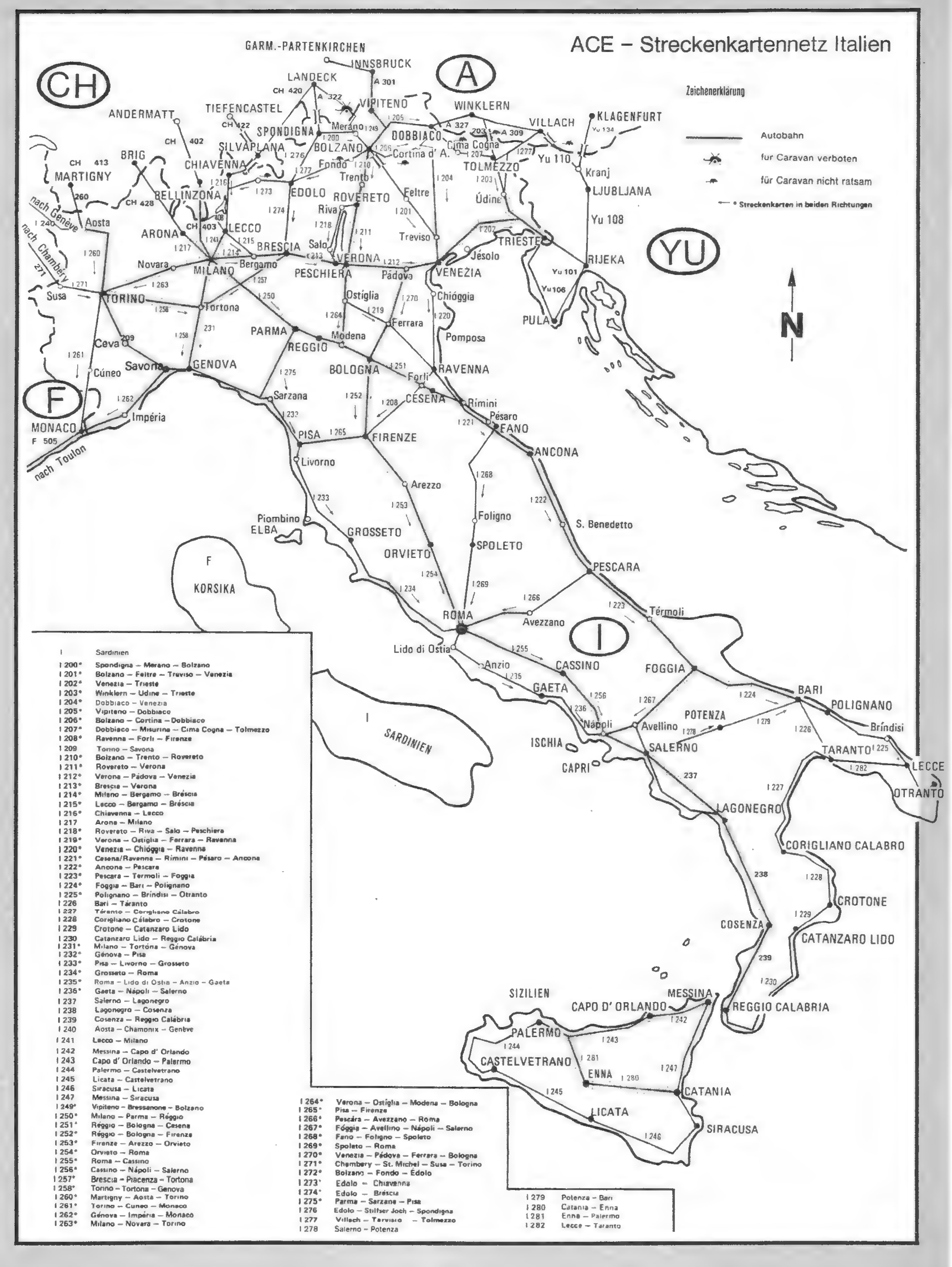


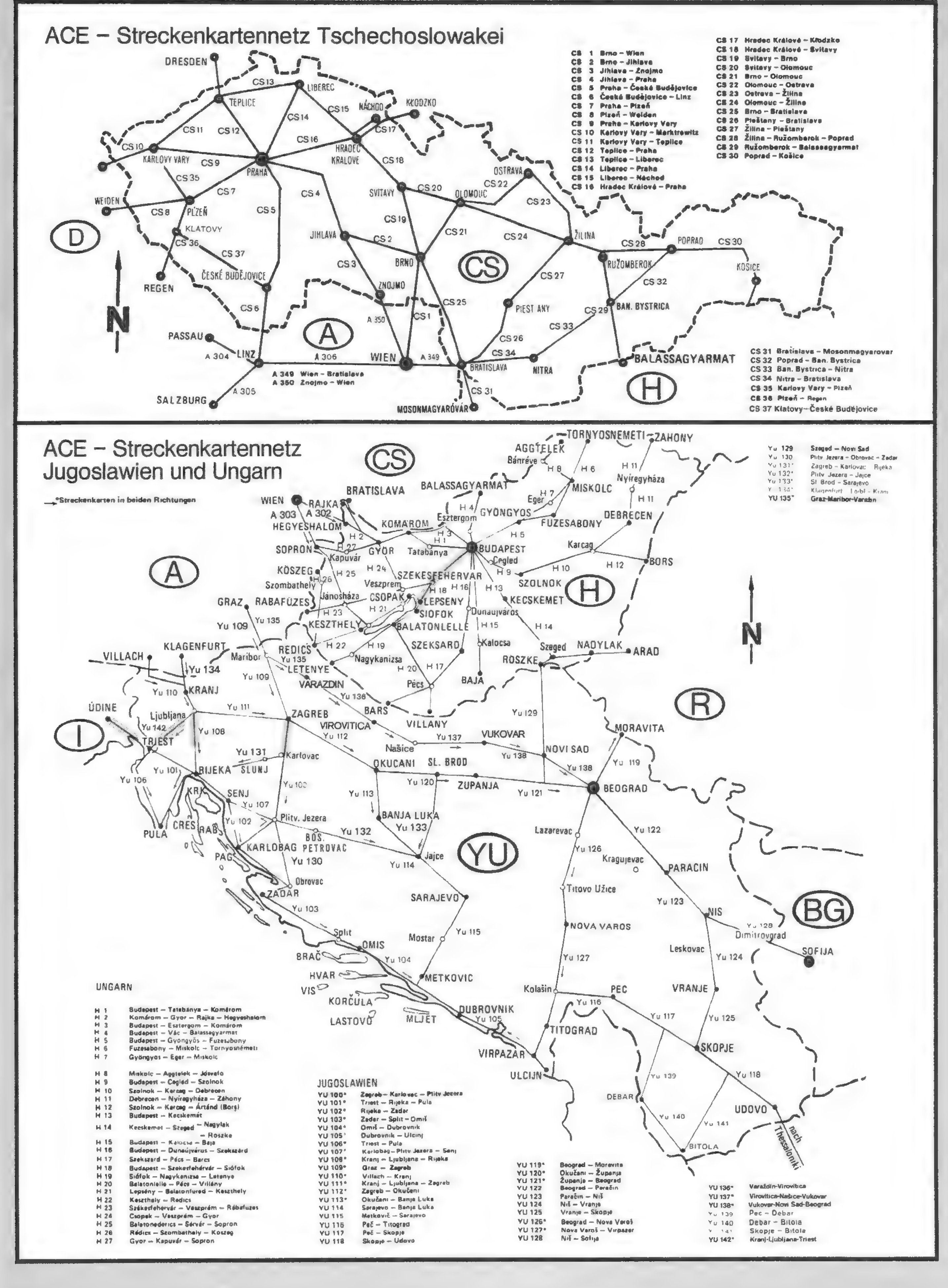

ACE – Streckenkartennetz Südskandinavien
nach STODI
N 706
GRANE
N 705
GRONG
N 704
nach UMEÅ
KRISTIANSUND
TRONDHEIM
N 725
VALLAN
S 786
ÖSTERSUND
S 759
N 703
N 724
ÅLESUND
LUNDE
S 785
S 758
N 723
S 783
HJERKINN
STÖDE
S 784
Sundsvall
N 722
STRYN
DOMBÅS
N 735
Otta
SVEG
LOM
N 734
N 702
HUDIKSVALL
S 782
Dragsvik
VANGSNES
FAGERNES
LILLEHAMMER
N 727
S 757
BERGEN
N 721
GOL
MORA
N 733
Hamar
N 726
S 781
N 701
KINSARVIK
N 732
GÄVLE
N
S
BORLÄNGE
KONGSVINGER
N 720
N 729
N 700
AVESTA
HAUGESUND
N 728
OSLO
S 756
N 731
S 774
S 779
S 780
BRUNKEBERG
N 716
VALLE
KARLSTAD
S 770
ARBOGA
N 719
S 767
S 773
STOCKHOLM
ÖREBRO
S 772
LARVIK
EGERSUND
N 730
N 717
S 769
S 755
TANUMSHEDE
MELLERUD
MARIESTAD
NORRKÖPING
N 718
S 766
S 754
KRISTIANSAND
S 771
S 768
ÖDESHÖG
GÖTEBORG
S 778
S 775
JÖNKÖPING
S 753
OSKARSHAMN
S 765
S 787
VÄRNAMO
HALMSTAD
S 752
Kalmar
S 777
RONNEBY
HELSINGBORG
S 751
S 776
KOPEN-
HAGEN
MALMÖ
TRELLEBORG
N
N 700 Kongsvinger – Oslo
N 701* Oslo – Lillehammer
N 702* Lillehammer – Hjerkinn
N 703* Hjerkinn – Trondheim
N 704* Trondheim – Grong
N 705* Grong – Grane
N 706* Grane – Stodi
N 716 Oslo – Larvik
N 717 Larvik – Kristiansand
N 718 Kristiansand – Egersund
N 719 Egersund – Haugesund
N 720 Haugesund – Kinsarvik
N 721 Bergen Dragsvik
N 722 Vangsnes Alesund
N 723 Ålesund – Dombås
N 724 Hjerkinn Kristiansund
N 725 Vallan Trondheim
N 726 Oslo Fagernes
N 727 Fagernes Dragsvik
N 728 Oslo Brunkeberg
N 729 Brunkeberg – Kinsarvik
N 730 Kristiansand – Valle
N 731 Valle – Kinsarvik
N 732 Oslo – Gol
N 733 Gol – Kinsarvik
N 734 Vangsnes – Lom
N 735 Otta – Stryn
S 751* Trelleborg – Malmo – Helsingborg – Halmstad
S 752 Helsingborg – Varnamo
S 753 Varnamo – Jonkoping – Odeshog
S 754 Odeshog – Norrkoping
S 755 Norrkoping – Stockholm
S 756 Stockholm – Gavle
S 757 Gavle – Hudiksvall
S 758 Hudiksvall – Sundsvall – Lunde
S 759 Lunde – Umea
S 765* Halmstad – Goteborg
S 766* Goteborg – Tanumshede
S 767* Tanumshede – Oslo
S 768 Goteborg – Mariestad
S 769 Mariestad – Orebro – Arboga
S 770 Arboga – Stockholm
S 771 Goteborg – Mellerud
S 772 Mellerud – Karlstad
S 773 Karlstad – Orebro – Arboga
S 774 Karlstad – Kongsvinger
S 775 Goteborg – Jonkoping
S 776 Malmo – Ronneby
S 777 Ronneby – Kalmar – Oskarshamn
S 778 Oskarshamn – Norrkoping
S 779 Orebro – Borlange
S 780 Stockholm – Avesta
S 781 Avesta – Mora
S 782 Mora – Sveg
S 783 Sveg – Ostersund
S 784 Hudiksvall – Sundsvall – Stode
S 785 Stode – Östersund
S 786 Östersund – Vallan
S 787 Halmstad – Jonkoping
* Streckenkarten in beiden Richtungen



ACE – Streckenkartennetz
Nordskandinavien und Finnland
NORDKAP
HAMMERFEST
N 712
SKAIDI
RUSTEFJELBMA
N 713
LAKSELV
N 714
KIRKENES
ALTEIDET
N 711
N 710
TROMSØ
N
N 715
NORDKJOSBOTN
IITTO
INARI
SF 858
N 709
SF 861
SF 857
NARVIK
N 708
Erzbahn
MUONIO
SU
KIRUNA
PETKULA
BONNASJØEN
SF 860
S 764
N 707
S
SF 856
Kemijärvi
PELLO
SF 884
ROVANIEMI
KARHUJÄRVI
STÖDI
nach GRANE
N 706
JOKKMOKK
Kuusamo
SF 883
SF 859
SF 855
S 763
TORNIO
LAURILA
S 762
PERANKA
LULEA
SF 854
S 761
SF 882
OULU
SF 867
SKELLEFTEA
KAJAANI
SF 853
SF 871
S 760
SF 880
Isalmi
KARHUNPÄÄ
KOKKOLA
PYHÄSALMI
SF 866
UMEÅ
S 759
nach LUNDE
SF 879
SF 870
Siilinjärvi
SF
SF 852
SF 881
JOENSUU
VAASA
SF 875
SF 865
JYVÄSKYLÄ
SF 869
SF 878
VEHMAA
SF 874
SF 851
SF 864
MIKKELI
SF 873
PORI
SF 885
SF 886
SF 864
IMATRA
TAMPERE
SF 887
SF 877
LAHTI
SF 868
SF 850
KOUVOLA
SF 876
SF 872
SF 863
TURKU
SF 862
HELSINKI
N
N 706* Grane – Stödi
N 707* Stödi – Bonnasjoen
N 708* Bonnasjoen – Narvik
N 709* Narvik – Nordkjosbotn
N 710* Nordkjosbotn – Alteidet
N 711* Alteidet – Skaidi – Hammerfest
N 712* Skaidi/Lakselv – Nordkap
N 713 Skaidi/Lakselv – Rustefjelbma
N 714 Rustefjelbma – Kirkenes
N 715 Iitto – Troms
S 759 Lunde – Umeå
S 760 Umea – Skelleftea
S 761 Skelleftea – Lulea
S 762 Lulea – Tornio – Laurila
S 763 Lulea – Jokkmokk
S 764 Jokkmokk – Kiruna
SF 850 Turku – Tampere
SF 851 Tampere – Jyvaskyla
SF 852 Jyvaskylä – Pyhasalmi
SF 853 Pyhasalmi – Oulu
SF 854 Oulu – Laurila – Tornio
SF 855 Tornio – Laurila – Rovaniemi
SF 856 Rovaniemi – Petkula
SF 857 Petkula – Inari
SF 858 Inari – Lakselv
SF 859 Tornio – Pello
SF 860 Pello – Muonio
SF 861 Munio – Iitto
SF 862 Turku – Helsinki
SF 863 Helsinki – Kouvola
SF 864 Kouvola – Mikkeli – Vehmaa
SF 865 Vehmaa – Siilinjarvi
SF 866 Siilinjarvi – Isalmi – Kajaani
SF 867 Kajaani – Oulu
SF 868 Turku – Pori
SF 869 Pori – Vaasa
SF 870 Vaasa – Kokkola
SF 871 Kokkola – Oulu
SF 872 Helsinki – Lahti
SF 873 Lahti – Jyvaskyla
SF 874 Mikkeli – Jyvaskyla
SF 875 Jyvaskyla – Siilinjarvi
SF 876 Helsinki – Tampere
SF 877 Kouvola – Lappeenranta – Imatro
SF 878 Imatra – Joensuu
SF 879 Joensuu – Karhunpaa
SF 880 Karhunpaa – Kajaani
SF 881 Joensuu – Siilinjarvi
SF 882 Kajaani – Peranka
SF 883 Peranka – Kuusamo – Karhujarvi
SF 884 Karhujarvi – Kemijarvi – Rovaniemi
SF 885 Pori – Tampere
SF 886 Lahti – Mikkeli – Vehmaa
SF 887 Tampere – Lahti
*Streckenkarten in beiden Richtungen

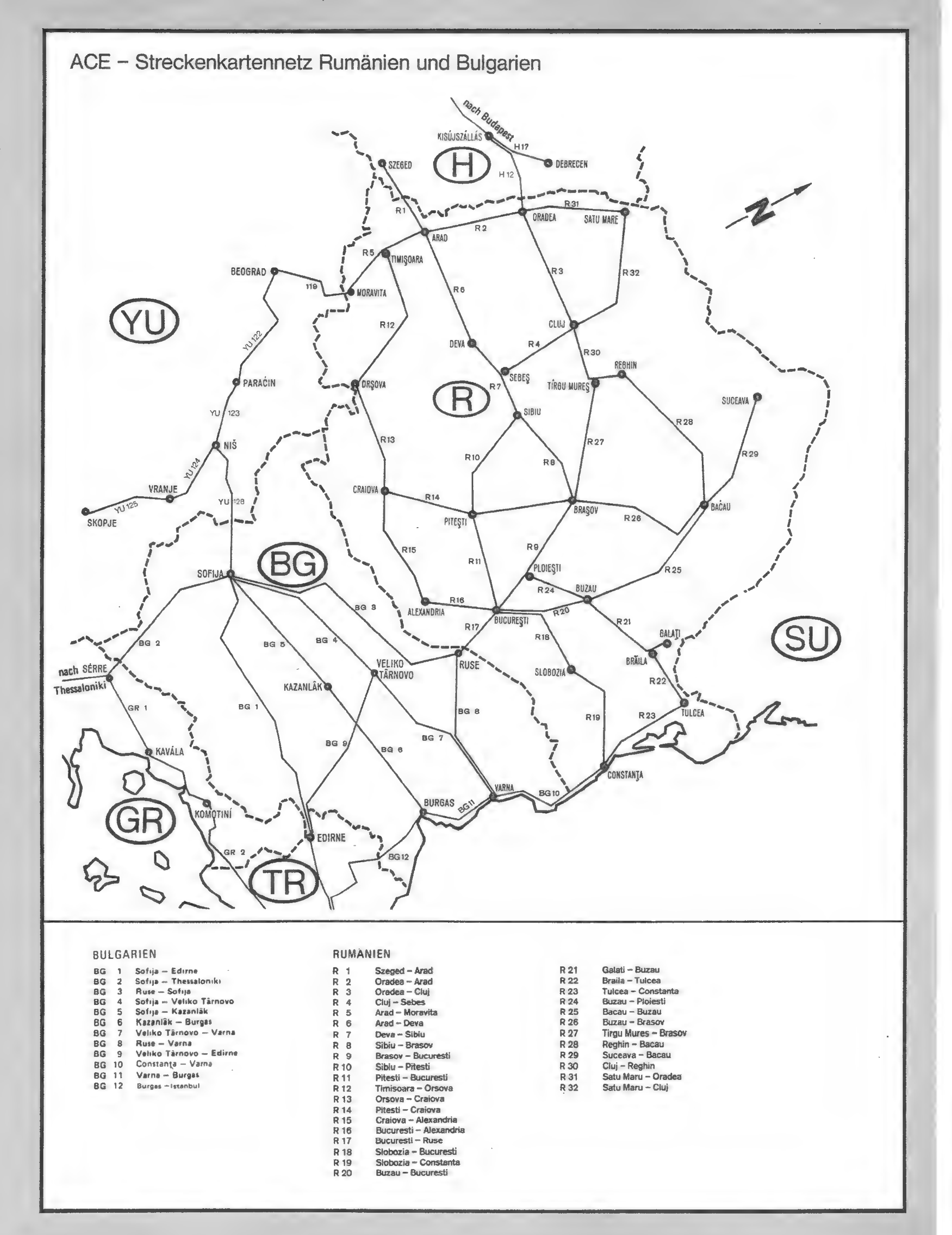

ACE – Streckenkartennetz Schweiz
Zeichenerklärung
Autobahn
für Caravan verboten
für Caravan nicht ratsam
*Streckenkarten in beiden Richtungen
N
CH 400* Basel – Olten – Sursee – Luzern
CH 401* Zug/Luzern – Brunnen – Andermatt
CH 402* Andermatt – St. Gotthard – Bellinzona
CH 403* Bellinzona – Lugano – Como – Milano
CH 405* Lausanne – Geneve
CH 406 Thun – Saanen – Aigle – Montreux
CH 407 Interlaken / Thun – Kandersteg – Brig
CH 408* Bellinzona – Lugano – Como – Lecco
CH 409* Basel-Olten-Bern
CH 410* Bern-Fribourg-Vevey-Lausanne
CH 411* Lindau-Haag-Sargans
CH 412* Lausanne – Montreux – Martigny
CH 413* Brig – Sion – Martigny
CH 414* Andermatt – Gletsch – Brig
CH 415* Chur – Andermatt
CH 416* Basel – Brugg – Zurich
CH 417 Zurich – Pfaffikon – Walenstadt – Sargans
CH 418 Feldkirch – Davos – Zernez
CH 419 Zernez – St. Moritz – Chiavenna
CH 420 Landeck – Zernez
CH 421* Feldkirch – Vaduz – Chur – Tiefencastel
CH 422* Tiefencastel – Silvaplana – Chiavenna
CH 423* Basel-Delémont-Biel- La Neuveville
CH 424* La Neuveville-Neuchâtel- Lausanne
CH 425* Landesgrenze – Schaffhausen – Zurich – Zug
CH 426* Zug – Luzern – Interlaken
CH 427* Bern – Thun – Interlaken
CH 428 Brig – Simplon-Paß – Arona
CH 429 Bellinzona – Locarno – Arona
CH 430* Silvaplana – Bernina Paß – Édolo
CH 431* Bregenz – St. Gallen – Rapperswil
CH 432* Rapperswil – Zug/Schwyz
CH 433* Chur – Splugen – Bellinzona/Chiavenna
CH 434* Konstanz – Zurich – Zug
CH 435 Lindau – St. Gallen – Winterthur
CH 436 Winterthur – Zurich – Olten
CH 437 Zernez – Ofenpass – Stilfser Joch – Spondigna
I 240 Aosta – Chamonix – Genève
I 241* Lecco – Milano
ACE – Streckenkartennetz Österreich (Ostalpen)
A 300* Pfronten/Fussen – Nasser – Telfs – Innsbruck
A 301* Garmisch-P – Innsbruck – Vipiteno
A 302* Wien – Hegyeshalom
A 303* Wien – Sopron
A 304 Passau – Eferding/Linz
A 305* Salzburg – Linz
A 306* Linz – Melk – Wien
A 307* Wien – Semmering – Leoben
A 308* Mauterndorf – Predlitz – Scheifling
A 309* Lienz/Winklern – Spittal a. d. Dr.
A 310* Siegsdorf – Traunstein – Lofer – Bruck a. d. Gr
A 311* Bruck a. d. Gr – Großklockner – Winklern/Lienz
A 312* Salzburg – Liezen
A 313* Liezen – Graz
A 314* Linz-Steyer-Altenmarkt
A 315* Altenmarkt-Eisenerz-Leoben
A 316 Eferding/Linz – Liezen
A 317* Radstadt – Liezen
A 318* Spittal a. d. Dr – Villach – Klagenfurt
A 319* Lindau – Dornbirn – Feldkirch
A 320* Feldkirch – Arlberg – Landeck
A 321* Pfronten – Nassereith – Landeck
A 322* Landeck –Reschen-Paß – Spondigna
A 323* Innsbruck/Mittenwald – Silz – Landeck
A 324* Kufstein – Innsbruck
A 325* Kufstein – Mittersill – Bruck a d Gr
A 326* Mittersill – Felbertauern-Tunnel – Lienz/Winklern
A 327* Winklern – Arnbach – Dobbiaco
A 328 Klagenfurt – Graz
A 329 Graz – Hartberg – Wiener Neustadt – Wien
A 330 Graz – Bruck – Mariazell – Melk
A 331 Lindau – Feldkirch – Partenen
A 332 Partenen – Silvretta – Landeck
A 333 Achenpass – Wiesing – Innsbruck
A 334 Wiesing – Zell a. Z. – Mittersill
A 335* Salzburg – Radstadt
A 336* Radstadt – Mauterndorf – Spittal a. d. Dr.
A 337* Salzburg – Lend – Bruck a. d. Gr
A 338* Bruck a. d. Gr /Lend – Tauerntunnel – Spittal a. d. Dr
A 339* Leoben – Judenburg – Scheifling
Autobahn
für Caravan verboten
für Caravan nicht ratsam
A 340* Scheifling – St. Veit a. d. Gl – Klagenfurt
A 341* Mauterndorf-Turrach-Villach
A 342* Graz – Gleisdorf – Rabafuzes
A 343* Salzburg – Lofer – Worgl/Kufstein
A 344* Liezen – Trieben – Scheifling
A 345* Lindau-Warth-Landeck
A 346* Imst-Sölden-Merano
A 349 Wien – Bratislava
A 350 Znojmo – Wien
Yu 101* Triest – Rijeka
Yu 108* Kranj – Ljubljana – Rijeka
Yu 110* Villach – Kranj
Yu 134* Klagenfurt – Loibl – Kranj
I 200* Spondigna – Merano – Bozen
I 201* Bozen – Feltre – Treviso – Venezia
I 202* Venezia – Triest
I 203* Winklern – Tolmezzo – Udine – Triest
I 204* Dobbiaco – Venezia
I 205* Vipiteno – Dobbiaco
I 206* Bolzano – Cortina – Dobbiaco
I 207 Dobbiaco – Misurina – Cima Cogna – Tolmezzo
I 210* Bolzano – Trento – Rovereto
I 211* Rovereto – Verona
I 212* Verona – Venezia
I 215* Lecco – Bergamo – Brescia
I 216* Chiavenna – Lecco
I 218* Rovereto – Riva – Salo – Peschiera
I 249* Vipiteno – Bressanone – Bozen
I 272* Bolzano – Fondo – Édolo
I 273* Édolo – Sondrio – Chiavenna
I 276 Édolo - Stilfser Joch – Spondigna
CH 418 Feldkirch – Davos – Zernez
CH 419 Zernez – St. Moritz – Chiavenna
CH 420 Landeck – Zernez
CH 421* Feldkirch – Vaduz – Chur – Tiefencastel
CH 422* Tiefencastel – Silvaplana – Chiavenna
CH 437 Zernez – Ofenpass – Stilfser Joch – Spondigna
*Streckenkarten in beiden Richtungen


ACE – Streckenkartennetz Italien
Zeichenerklärung
Autobahn
für Caravan verboten
für Caravan nicht ratsam
Streckenkarten in beiden Richtungen
N
CH
A
YU
F
I
GARM.-PARTENKIRCHEN
INNSBRUCK
LANDECK
VIPITENO
WINKLERN
VILLACH
KLAGENFURT
ANDERMATT
TIEFENCASTEL
SPONDIGNA
Meráno
DOBBIACO
Cima Cogna
TOLMEZZO
BRIG
SILVAPLANA
BOLZANO
Cortina d' A.
Kranj
LJUBLJANA
MARTIGNY
CHIAVENNA
Fondo
Trento
Údine
BELLINZONA
EDOLO
ROVERETO
Feltre
Yu 108
nach Genève
nach Chambéry
Aosta
Riva
Treviso
ARONA
LECCO
Salo
TRIESTE
BRESCIA
VERONA
Jésolo
RIJEKA
Novara
MILANO
Bergamo
PESCHIERA
Pádova
VENEZIA
Susa
TORINO
Tortona
Ostiglia
Chióggia
Ferrara
PULA
PARMA
Modena
Ceva
REGGIO
Pomposa
Savona
GENOVA
BOLOGNA
RAVENNA
Cúneo
Forlì
Sarzana
CESENA
Rímini
Impéria
MONACO
Pésaro
FANO
nach Toulon
PISA
FIRENZE
ANCONA
Livorno
Arezzo
Foligno
Piombino
ELBA
GROSSETO
S. Benedetto
F
KORSIKA
SPOLETO
ORVIETO
PESCARA
Térmoli
ROMA
Avezzano
Lido di Ostia
Anzio
CASSINO
FOGGIA
GAETA
BARI
POLIGNANO
SARDINIEN
Nápoli
Avellino
POTENZA
Bríndisi
ISCHIA
SALERNO
TARANTO
LECCE
CAPRI
OTRANTO
LAGONEGRO
CORIGLIANO CALABRO
CROTONE
COSENZA
CATANZARO LIDO
SIZILIEN
MESSINA
CAPO D' ORLANDO
REGGIO CALABRIA
PALERMO
CASTELVETRANO
ENNA
CATANIA
LICATA
SIRACUSA
I Sardinien
I 200° Spondigna – Merano – Bolzano
I 201° Bolzano – Feltre – Treviso – Venezia
I 202° Venezia – Trieste
I 203° Winklern – Udine – Trieste
I 204° Dobbiaco – Venezia
I 205° Vipiteno – Dobbiaco
I 206° Bolzano – Cortina – Dobbiaco
I 207° Dobbiaco – Misurina – Cima Cogna – Tolmezzo
I 208° Ravenna – Forlì – Firenze
I 209 Torino – Savona
I 210° Bolzano – Trento – Rovereto
I 211° Rovereto – Verona
I 212° Verona – Pádova – Venezia
I 213° Brescia – Verona
I 214° Milano – Bergamo – Bréscia
I 215° Lecco – Bergamo – Bréscia
I 216° Chiavenna – Lecco
I 217 Arona – Milano
I 218° Rovereto – Riva – Salo – Peschiera
I 219° Verona – Ostiglia – Ferrara – Ravenna
I 220° Venezia – Chióggia – Ravenna
I 221° Cesena/Ravenna – Rimini – Pésaro – Ancona
I 222° Ancona – Pescara
I 223° Pescara – Termoli – Foggia
I 224° Foggia – Bari – Polignano
I 225° Polignano – Brindisi – Otranto
I 226 Bari – Táranto
I 227 Táranto – Corigliano Cálabro
I 228 Corigliano Cálabro – Crotone
I 229 Crotone – Catanzaro Lido
I 230 Catanzaro Lido – Reggio Calábria
I 231° Milano – Tortóna – Génova
I 232° Génova – Pisa
I 233° Pisa – Livorno – Grosseto
I 234° Grosseto – Roma
I 235° Roma – Lido di Ostia – Anzio – Gaeta
I 236° Gaeta – Nápoli – Salerno
I 237 Salerno – Lagonegro
I 238 Lagonegro – Cosenza
I 239 Cosenza – Reggio Calábria
I 240 Aosta – Chamonix – Genève
I 241 Lecco – Milano
I 242 Messina – Capo d' Orlando
I 243 Capo d' Orlando – Palermo
I 244 Palermo – Castelvetrano
I 245 Licata – Castelvetrano
I 246 Siracusa – Licata
I 247 Messina – Siracusa
I 249° Vipiteno – Bressanone – Bolzano
I 250° Milano – Parma – Réggio
I 251° Réggio – Bologna – Cesena
I 252° Réggio – Bologna – Firenze
I 253° Firenze – Arezzo – Orvieto
I 254° Orvieto – Roma
I 255° Roma – Cassino
I 256° Cassino – Nápoli – Salerno
I 257° Brescia – Piacenza – Tortona
I 258° Torino – Tortona – Genova
I 260° Martigny – Aosta – Torino
I 261° Torino – Cuneo – Monaco
I 262° Génova – Impéria – Monaco
I 263° Milano – Novara – Torino
I 264° Verona – Ostíglia – Modena – Bologna
I 265° Pisa – Firenze
I 266° Pescára – Avezzano – Roma
I 267° Fóggia – Avellino – Nápoli – Salerno
I 268° Fano – Foligno – Spoleto
I 269° Spoleto – Roma
I 270° Venezia – Pádova – Ferrara – Bologna
I 271° Chambery – St. Michel – Susa – Torino
I 272° Bolzano – Fondo – Édolo
I 273° Edolo – Chiavenna
I 274° Edolo – Bréscia
I 275° Parma – Sarzane – Pisa
I 276 Edolo – Stilfser Joch – Spondigna
I 277 Villach – Tarvisio – Tolmezzo
I 278 Salerno – Potenza
I 279 Potenza – Bari
I 280 Catania – Enna
I 281 Enna – Palermo
I 282 Lecce – Taranto



ACE – Streckenkartennetz Tschechoslowakei
CS 1 Brno – Wien
CS 2 Brno – Jihlava
CS 3 Jihlava – Znojmo
CS 4 Jihlava – Praha
CS 5 Praha – České Budějovice
CS 6 České Budějovice – Linz
CS 7 Praha – Plzeň
CS 8 Plzeň – Weiden
CS 9 Praha – Karlovy Vary
CS 10 Karlovy Vary – Marktrewitz
CS 11 Karlovy Vary – Teplice
CS 12 Teplice – Praha
CS 13 Teplice – Liberec
CS 14 Liberec – Praha
CS 15 Liberec – Náchod
CS 16 Hradec Králové – Praha
CS 17 Hradec Králové – Kłodzko
CS 18 Hradec Králové – Svitavy
CS 19 Svitavy – Brno
CS 20 Svitavy – Olomouc
CS 21 Brno – Olomouc
CS 22 Olomouc – Ostrava
CS 23 Ostrava – Žilina
CS 24 Olomouc – Žilina
CS 25 Brno – Bratislava
CS 26 Piešťany – Bratislava
CS 27 Žilina – Piešťany
CS 28 Žilina – Ružomberok – Poprad
CS 29 Ružomberok – Balassagyarmat
CS 30 Poprad – Košice
CS 31 Bratislava – Mosonmagyarovar
CS 32 Poprad – Ban. Bystrica
CS 33 Ban. Bystrica – Nitra
CS 34 Nitra – Bratislava
CS 35 Karlovy Vary – Plzeň
CS 36 Plzeň – Regen
CS 37 Klatovy – České Budějovice
A 349 Wien – Bratislava
A 350 Znojmo – Wien
ACE – Streckenkartennetz Jugoslawien und Ungarn
*Streckenkarten in beiden Richtungen
Yu 129 Szeged – Novi Sad
Yu 130 Plitv. Jezera – Obrovac – Zadar
Yu 131* Zagreb – Karlovac – Rijeka
Yu 132* Plitv. Jezera – Jajce
Yu 133* Sl. Brod – Sarajevo
Yu 134* Klagenfurt – Loibl – Kranj
YU 135* Graz-Maribor-Varaždin
UNGARN
H 1 Budapest – Tatabánya – Komárom
H 2 Komárom – Gyor – Rajka – Hegyeshalom
H 3 Budapest – Esztergom – Komárom
H 4 Budapest – Vác – Balassagyarmat
H 5 Budapest – Gyöngyös – Fuzesabony
H 6 Fuzesabony – Miskolc – Tornyosnémeti
H 7 Gyöngyös – Eger – Miskolc
H 8 Miskolc – Aggtelek – Jósvafo
H 9 Budapest – Cegléd – Szolnok
H 10 Szolnok – Karcag – Debrecen
H 11 Debrecen – Nyíregyháza – Záhony
H 12 Szolnok – Karcag – Ártánd (Bors)
H 13 Budapest – Kecskemét
H 14 Kecskemet – Szeged – Nagylak – Roszke
H 15 Budapest – Kalocsa – Baja
H 16 Budapest – Dunaújváros – Szekszárd
H 17 Szekszard – Pécs – Barcs
H 18 Budapest – Szekesfehérvár – Siófok
H 19 Siófok – Nagykanizsa – Letenye
H 20 Balatonlelle – Pécs – Villány
H 21 Lepsény – Balatonfured – Keszthely
H 22 Keszthely – Redics
H 23 Székesfehérvár – Veszprém – Rábafuzes
H 24 Csopak – Veszprém – Gyor
H 25 Balatonederics – Sárvár – Sopron
H 26 Rédics – Szombathely – Koszeg
H 27 Gyor – Kapuvár – Sopron
JUGOSLAWIEN
YU 100* Zagreb – Karlovac – Plitv. Jezera
YU 101* Triest – Rijeka – Pula
YU 102* Rijeka – Zadar
YU 103* Zadar – Split – Omiš
YU 104* Omiš – Dubrovnik
YU 105* Dubrovnik – Ulcinj
YU 106* Triest – Pula
YU 107* Karlobag – Plitv. Jezera – Senj
YU 108* Kranj – Ljubljana – Rijeka
YU 109* Graz – Zagreb
YU 110* Villach – Kranj
YU 111* Kranj – Ljubljana – Zagreb
YU 112* Zagreb – Okučani
YU 113* Okučani – Banja Luka
YU 114 Sarajevo – Banja Luka
YU 115 Metkovič – Sarajevo
YU 116 Peč – Titograd
YU 117 Peč – Skopje
YU 118 Skopje – Udovo
YU 119* Beograd – Moravita
YU 120* Okučani – Županja
YU 121* Županja – Beograd
YU 122 Beograd – Paraćin
YU 123 Paraćin – Niš
YU 124 Niš – Vranje
YU 125 Vranje – Skopje
YU 126* Beograd – Nova Varoš
YU 127* Nova Varoš – Virpazar
YU 128 Niš – Sofija
YU 136* Varaždin-Virovitica
YU 137* Virovitica-Našice-Vukovar
YU 138* Vukovar-Novi Sad-Beograd
Yu 139 Pec – Debar
Yu 140 Debar – Bitola
Yu 141 Skopje – Bitola
YU 142* Kranj-Ljubljana-Triest

ACE – Streckenkartennetz Rumänien und Bulgarien

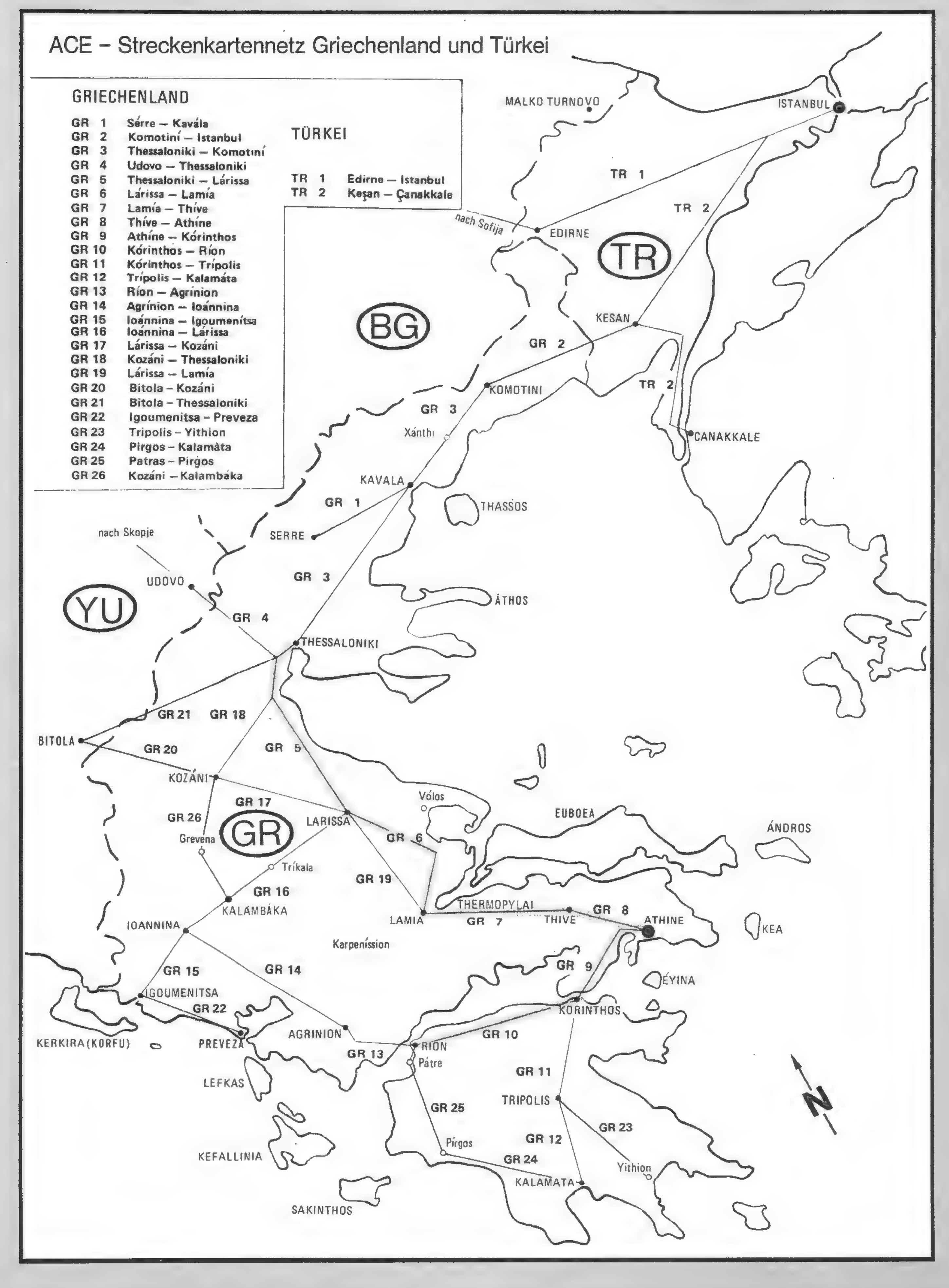


BULGARIEN

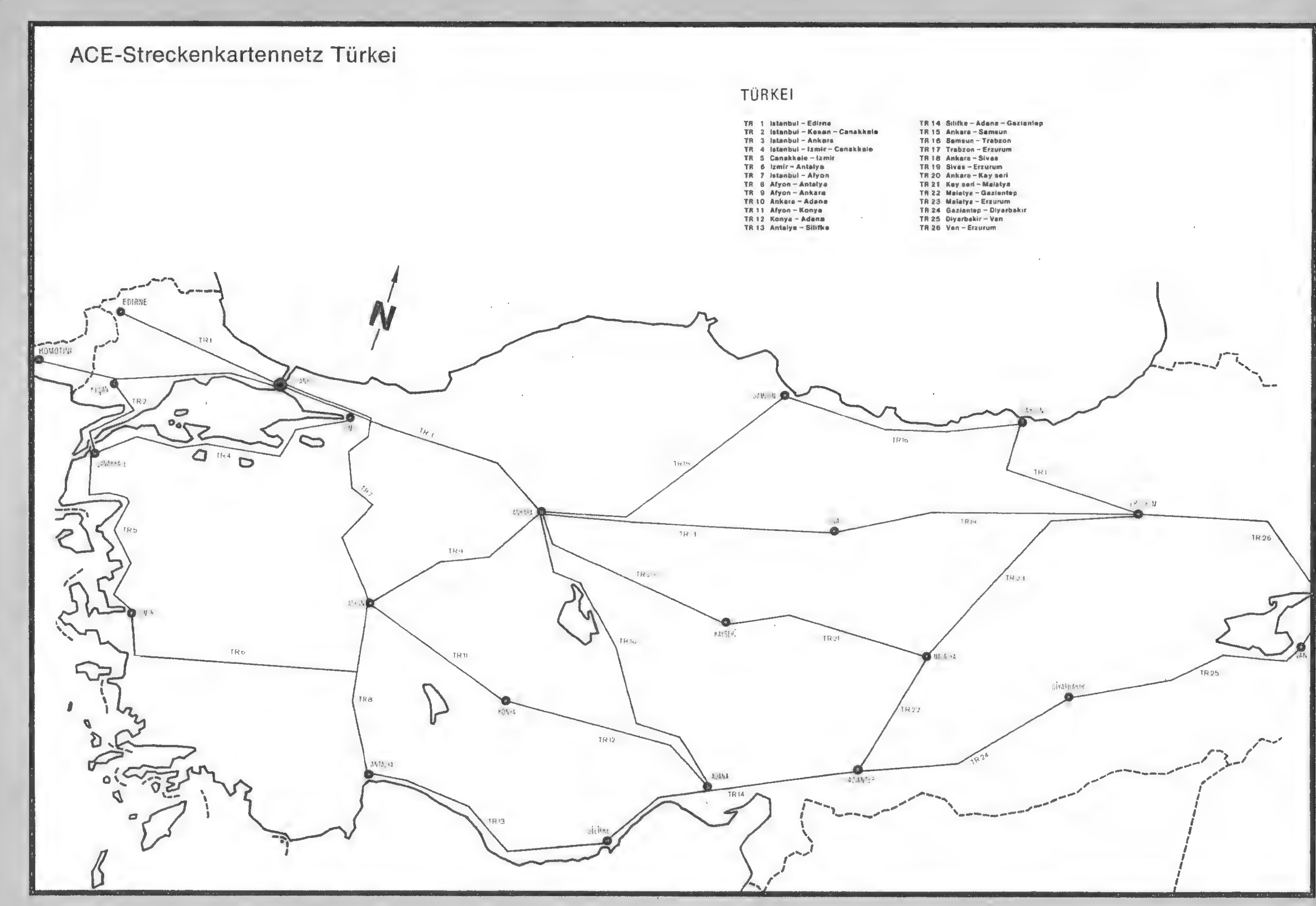
BG 1 Sofija – Edirne
BG 2 Sofija – Thessaloniki
BG 3 Ruse – Sofija
BG 4 Sofija – Veliko Tărnovo
BG 5 Sofija – Kazanlăk
BG 6 Kazanlăk – Burgas
BG 7 Veliko Tărnovo – Varna
BG 8 Ruse – Varna
BG 9 Veliko Tărnovo – Edirne
BG 10 Constanţa – Varna
BG 11 Varna – Burgas
BG 12 Burgas – Istanbul

RUMÄNIEN

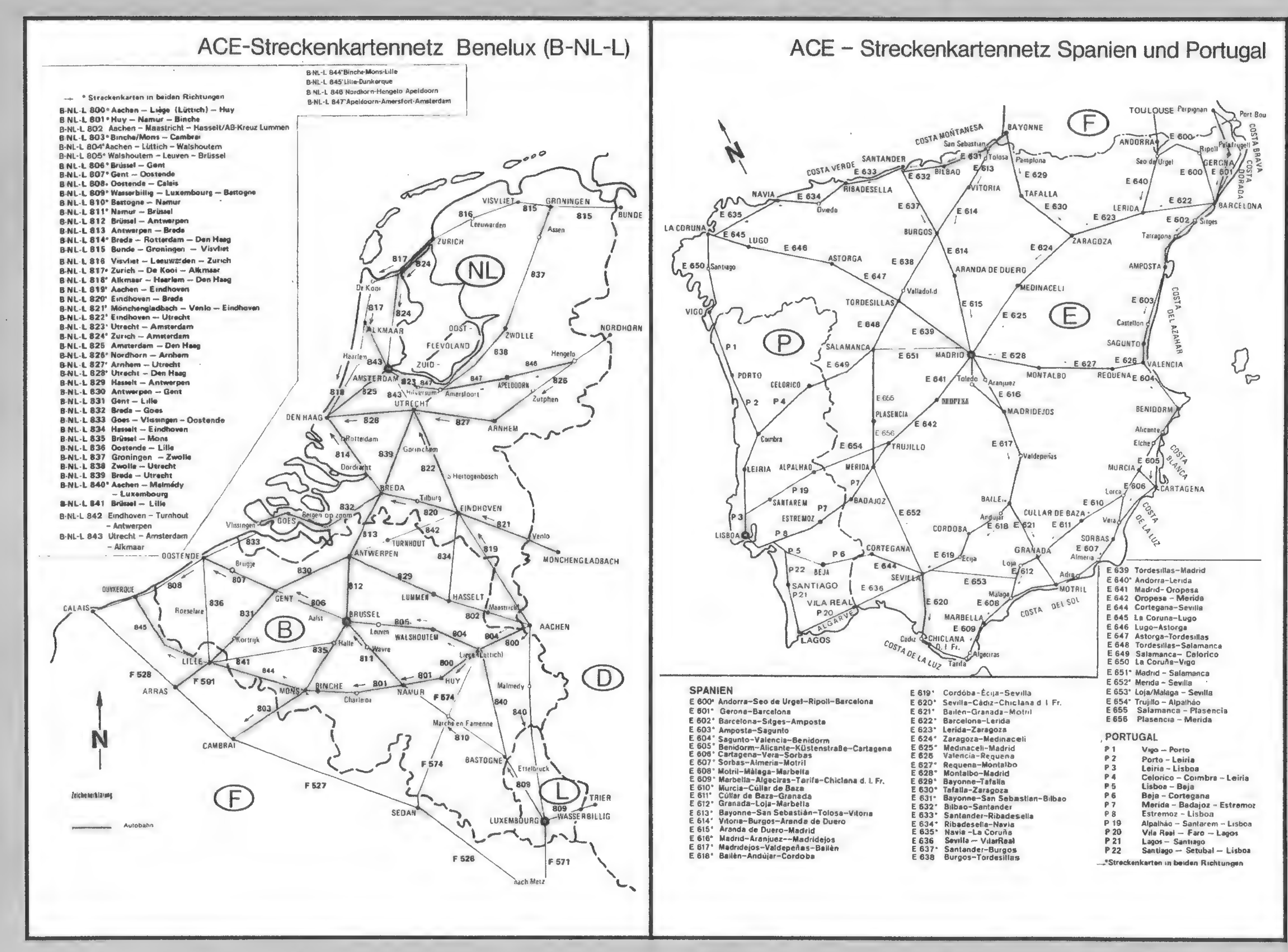
R 1 Szeged – Arad
R 2 Oradea – Arad
R 3 Oradea – Cluj
R 4 Cluj – Sebes
R 5 Arad – Moravita
R 6 Arad – Deva
R 7 Deva – Sibiu
R 8 Sibiu – Brasov
R 9 Brasov – Bucuresti
R 10 Sibiu – Pitesti
R 11 Pitesti – Bucuresti
R 12 Timisoara – Orsova
R 13 Orsova – Craiova
R 14 Pitesti – Craiova
R 15 Craiova – Alexandria
R 16 Bucuresti – Alexandria
R 17 Bucuresti – Ruse
R 18 Slobozia – Bucuresti
R 19 Slobozia – Constanta
R 20 Buzau – Bucuresti
R 21 Galati – Buzau
R 22 Braila – Tulcea
R 23 Tulcea – Constanta
R 24 Buzau – Ploiesti
R 25 Bacau – Buzau
R 26 Buzau – Brasov
R 27 Tirgu Mures – Brasov
R 28 Reghin – Bacau
R 29 Suceava – Bacau
R 30 Cluj – Reghin
R 31 Satu Maru – Oradea
R 32 Satu Maru – Cluj

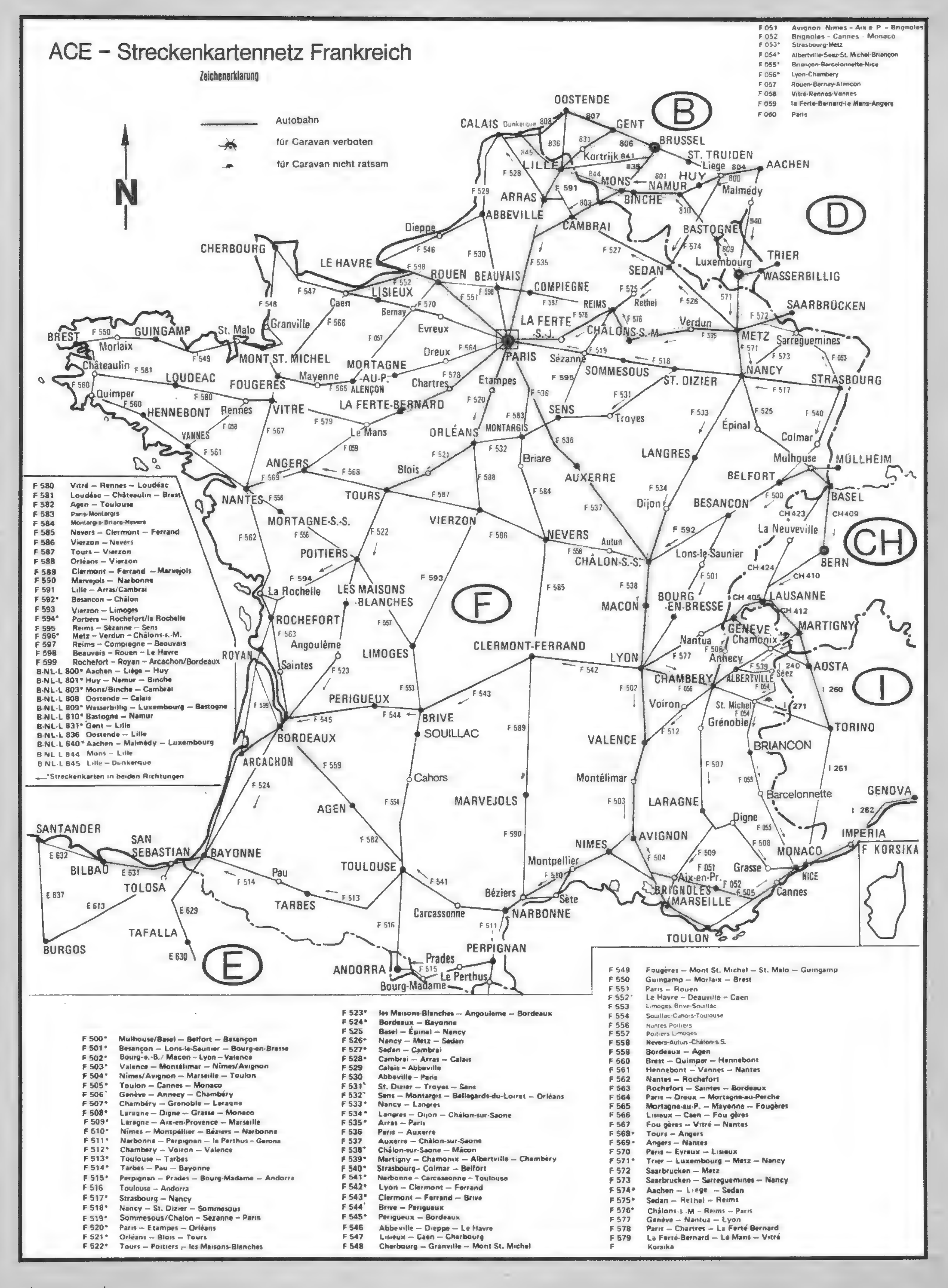


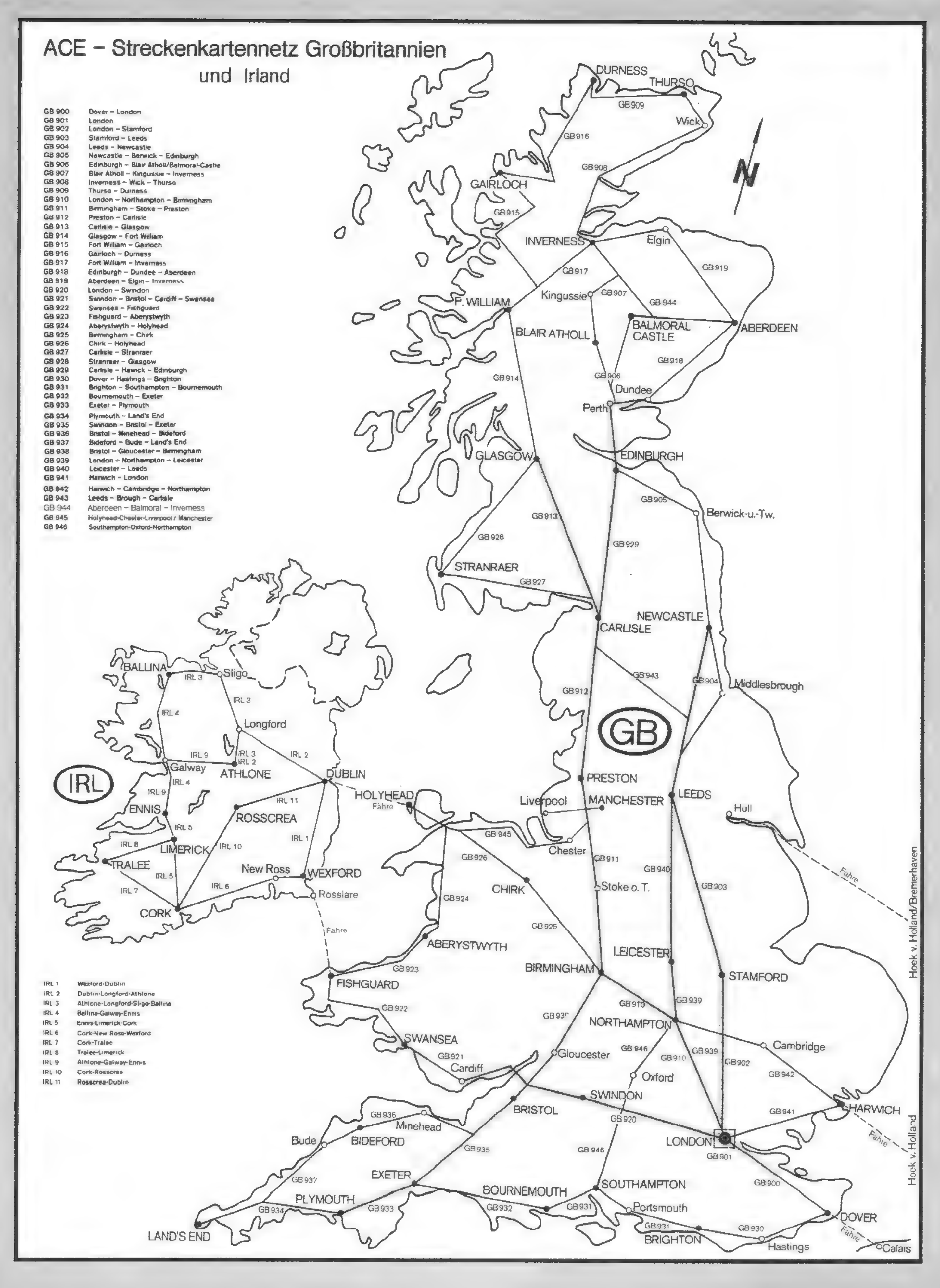
ACE – Streckenkartennetz Griechenland und Türkei
GRIECHENLAND
GR 1 Sérre – Kavála
GR 2 Komotiní – Istanbul
GR 3 Thessaloniki – Komotiní
GR 4 Udovo – Thessaloniki
GR 5 Thessaloniki – Lárissa
GR 6 Lárissa – Lamía
GR 7 Lamía – Thíve
GR 8 Thíve – Athíne
GR 9 Athíne – Kórinthos
GR 10 Kórinthos – Ríon
GR 11 Kórinthos – Trípolis
GR 12 Trípolis – Kalamáta
GR 13 Ríon – Agrínion
GR 14 Agrínion – Ioánnina
GR 15 Ioánnina – Igoumenítsa
GR 16 Ioánnina – Lárissa
GR 17 Lárissa – Kozáni
GR 18 Kozáni – Thessaloniki
GR 19 Lárissa – Lamía
GR 20 Bitola – Kozáni
GR 21 Bitola – Thessaloniki
GR 22 Igoumenitsa – Preveza
GR 23 Tripolis – Yithion
GR 24 Pirgos – Kalamàta
GR 25 Patras – Pirgos
GR 26 Kozáni – Kalambáka
TÜRKEI
TR 1 Edirne – Istanbul
TR 2 Keşan – Çanakkale
MALKO TURNOVO
ISTANBUL
TR 1
TR 2
nach Sofija
EDIRNE
TR
BG
KESAN
GR 2
TR 2
KOMOTINI
GR 3
Xánthi
CANAKKALE
KAVALA
GR 1
THASSOS
SERRE
nach Skopje
GR 3
UDOVO
YU
ÁTHOS
GR 4
THESSALONIKI
GR 21
GR 18
BITOLA
GR 20
GR 5
KOZÁNI
Vólos
GR 17
EUBOEA
GR 26
LARISSA
ÁNDROS
Grevena
GR
GR 6
Tríkala
GR 19
GR 16
KALAMBÁKA
THERMOPYLAI
GR 8
LAMIA
GR 7
THIVE
ATHINE
IOANNINA
KEA
Karpeníssion
GR 9
GR 15
GR 14
ÉYINA
IGOUMENITSA
KORINTHOS
GR 22
AGRINION
GR 10
KERKIRA (KORFU)
PREVEZA
GR 13
RÍON
Pátre
GR 11
LEFKAS
GR 25
TRIPOLIS
N
GR 23
Pírgos
GR 12
KEFALLINIA
GR 24
Yithion
KALAMATA
SAKINTHOS



ACE-Streckenkartennetz Türkei
TÜRKEI
TR 1 Istanbul – Edirne
TR 2 Istanbul – Kesan – Canakkale
TR 3 Istanbul – Ankara
TR 4 Istanbul – Izmir – Canakkale
TR 5 Canakkale – Izmir
TR 6 Izmir – Antalya
TR 7 Istanbul – Afyon
TR 8 Afyon – Antalya
TR 9 Afyon – Ankara
TR 10 Ankara – Adana
TR 11 Afyon – Konya
TR 12 Konya – Adana
TR 13 Antalya – Silifke
TR 14 Silifke – Adana – Gaziantep
TR 15 Ankara – Samsun
TR 16 Samsun – Trabzon
TR 17 Trabzon – Erzurum
TR 18 Ankara – Sivas
TR 19 Sivas – Erzurum
TR 20 Ankara – Kay seri
TR 21 Kay seri – Malatya
TR 22 Malatya – Gaziantep
TR 23 Malatya – Erzurum
TR 24 Gaziantep – Diyarbakır
TR 25 Diyarbakir – Van
TR 26 Van – Erzurum
N
EDIRNE
KOMOTINI
KAYSERİ
ADANA
KONYA
ANTALYA
DİYARBAKIR
VAN
TR1
TR2
TR4
TR5
TR6
TR7
TR8
TR11
TR12
TR13
TR14
TR16
TR19
TR21
TR22
TR24
TR25
TR26


ACE-Streckenkartennetz Benelux (B-NL-L)
—• * Streckenkarten in beiden Richtungen
B-NL-L 800* Aachen – Liège (Lüttich) – Huy
B-NL-L 801* Huy – Namur – Binche
B-NL-L 802 Aachen – Maastricht – Hasselt/AB-Kreuz Lummen
B-NL-L 803* Binche/Mons – Cambrai
B-NL-L 804* Aachen – Lüttich – Walshoutem
B-NL-L 805* Walshoutem – Leuven – Brüssel
B-NL-L 806* Brüssel – Gent
B-NL-L 807* Gent – Oostende
B-NL-L 808* Oostende – Calais
B-NL-L 809* Wasserbillig – Luxembourg – Bastogne
B-NL-L 810* Bastogne – Namur
B-NL-L 811* Namur – Brüssel
B-NL-L 812 Brüssel – Antwerpen
B-NL-L 813 Antwerpen – Breda
B-NL-L 814* Breda – Rotterdam – Den Haag
B-NL-L 815 Bunde – Groningen – Visvliet
B-NL-L 816 Visvliet – Leeuwarden – Zurich
B-NL-L 817* Zurich – De Kooi – Alkmaar
B-NL-L 818* Alkmaar – Haarlem – Den Haag
B-NL-L 819* Aachen – Eindhoven
B-NL-L 820* Eindhoven – Breda
B-NL-L 821* Mönchengladbach – Venlo – Eindhoven
B-NL-L 822* Eindhoven – Utrecht
B-NL-L 823* Utrecht – Amsterdam
B-NL-L 824* Zurich – Amsterdam
B-NL-L 825 Amsterdam – Den Haag
B-NL-L 826* Nordhorn – Arnhem
B-NL-L 827* Arnhem – Utrecht
B-NL-L 828* Utrecht – Den Haag
B-NL-L 829 Hasselt – Antwerpen
B-NL-L 830 Antwerpen – Gent
B-NL-L 831 Gent – Lille
B-NL-L 832 Breda – Goes
B-NL-L 833 Goes – Vlissingen – Oostende
B-NL-L 834 Hasselt – Eindhoven
B-NL-L 835 Brüssel – Mons
B-NL-L 836 Oostende – Lille
B-NL-L 837 Groningen – Zwolle
B-NL-L 838 Zwolle – Utrecht
B-NL-L 839 Breda – Utrecht
B-NL-L 840* Aachen – Malmédy – Luxembourg
B-NL-L 841 Brüssel – Lille
B-NL-L 842 Eindhoven – Turnhout – Antwerpen
B-NL-L 843 Utrecht – Amsterdam – Alkmaar
B-NL-L 844* Binche-Mons-Lille
B-NL-L 845* Lille-Dunkerque
B-NL-L 846 Nordhorn-Hengelo-Apeldoorn
B-NL-L 847* Apeldoorn-Amersfort-Amsterdam
Zeichenerklärung
Autobahn
ACE – Streckenkartennetz Spanien und Portugal
SPANIEN
E 600* Andorra–Seo de Urgel–Ripoll–Barcelona
E 601* Gerona–Barcelona
E 602* Barcelona–Sitges–Amposta
E 603* Amposta–Sagunto
E 604* Sagunto–Valencia–Benidorm
E 605* Benidorm–Alicante–Küstenstraße–Cartagena
E 606* Cartagena–Vera–Sorbas
E 607* Sorbas–Almeria–Motril
E 608* Motril–Málaga–Marbella
E 609* Marbella–Algeciras–Tarifa–Chiclana d. l. Fr.
E 610* Murcia–Cúllar de Baza
E 611* Cúllar de Baza–Granada
E 612* Granada–Loja–Marbella
E 613* Bayonne–San Sebastián–Tolosa–Vitoria
E 614* Vitoria–Burgos–Aranda de Duero
E 615* Aranda de Duero–Madrid
E 616* Madrid–Aranjuez–Madridejos
E 617* Madridejos–Valdepeñas–Bailén
E 618* Bailén–Andújar–Cordoba
E 619* Córdoba–Écija–Sevilla
E 620* Sevilla–Cádiz–Chiclana d. l. Fr.
E 621* Bailén–Granada–Motril
E 622* Barcelona–Lerida
E 623* Lerida–Zaragoza
E 624* Zaragoza–Medinaceli
E 625* Medinaceli–Madrid
E 626 Valencia–Requena
E 627* Requena–Montalbo
E 628* Montalbo–Madrid
E 629* Bayonne–Tafalla
E 630* Tafalla–Zaragoza
E 631* Bayonne–San Sebastian–Bilbao
E 632* Bilbao–Santander
E 633* Santander–Ribadesella
E 634* Ribadesella–Navia
E 635* Navia –La Coruña
E 636 Sevilla – VilaReal
E 637* Santander–Burgos
E 638 Burgos–Tordesillas
E 639 Tordesillas–Madrid
E 640* Andorra–Lerida
E 641 Madrid–Oropesa
E 642 Oropesa – Merida
E 644 Cortegana–Sevilla
E 645 La Coruna–Lugo
E 646 Lugo–Astorga
E 647 Astorga–Tordesillas
E 648 Tordesillas–Salamanca
E 649 Salamanca– Celorico
E 650 La Coruña–Vigo
E 651* Madrid – Salamanca
E 652* Merida – Sevilla
E 653* Loja/Malaga – Sevilla
E 654* Trujillo – Alpalhão
E 655 Salamanca – Plasencia
E 656 Plasencia – Merida
PORTUGAL
P 1 Vigo – Porto
P 2 Porto – Leiria
P 3 Leiria – Lisboa
P 4 Celorico – Coimbra – Leiria
P 5 Lisboa – Beja
P 6 Beja – Cortegana
P 7 Merida – Badajoz – Estremoz
P 8 Estremoz – Lisboa
P 19 Alpalhão – Santarem – Lisboa
P 20 Vila Real – Faro – Lagos
P 21 Lagos – Santiago
P 22 Santiago – Setubal – Lisboa
—* Streckenkarten in beiden Richtungen


ACE – Streckenkartennetz Frankreich
Zeichenerklärung
Autobahn
für Caravan verboten
für Caravan nicht ratsam
N
F 051 Avignon Nimes – Aix e P – Brignoles
F 052 Brignoles – Cannes · Monaco
F 053* Strasbourg-Metz
F 054* Albertville-Seez-St. Michel-Briançon
F 055* Briançon-Barcelonnette-Nice
F 056* Lyon-Chambery
F 057 Rouen-Bernay-Alençon
F 058 Vitré-Rennes-Vannes
F 059 la Ferté-Bernard-le Mans-Angers
F 060 Paris
F 580 Vitré – Rennes – Loudéac
F 581 Loudéac – Châteaulin – Brest
F 582 Agen – Toulouse
F 583 Paris-Montargis
F 584 Montargis-Briare-Nevers
F 585 Nevers – Clermont – Ferrand
F 586 Vierzon – Nevers
F 587 Tours – Vierzon
F 588 Orléans – Vierzon
F 589 Clermont – Ferrand – Marvejols
F 590 Marvejols – Narbonne
F 591 Lille – Arras/Cambrai
F 592* Besancon – Châlon
F 593 Vierzon – Limoges
F 594* Poitiers – Rochefort/la Rochelle
F 595 Reims – Sézanne – Sens
F 596* Metz – Verdun – Châlons-s.-M.
F 597 Reims – Compiegne – Beauvais
F 598 Beauvais – Rouen – Le Havre
F 599 Rochefort – Royan – Arcachon/Bordeaux
B-NL-L 800* Aachen – Liège – Huy
B-NL-L 801* Huy – Namur – Binche
B-NL-L 803* Mons/Binche – Cambrai
B-NL-L 808 Oostende – Calais
B-NL-L 809* Wasserbillig – Luxembourg – Bastogne
B-NL-L 810* Bastogne – Namur
B-NL-L 831* Gent – Lille
B-NL-L 836 Oostende – Lille
B-NL-L 840* Aachen – Malmédy – Luxembourg
B NL L 844 Mons – Lille
B NL L 845 Lille – Dunkerque
*Streckenkarten in beiden Richtungen
F 500* Mulhouse/Basel – Belfort – Besançon
F 501* Besançon – Lons-le-Saunier – Bourg-en-Bresse
F 502* Bourg-e.-B./ Macon – Lyon – Valence
F 503* Valence – Montélimar – Nîmes/Avignon
F 504* Nîmes/Avignon – Marseille – Toulon
F 505* Toulon – Cannes – Monaco
F 506* Genève – Annecy – Chambéry
F 507* Chambéry – Grenoble – Laragne
F 508* Laragne – Digne – Grasse – Monaco
F 509* Laragne – Aix-en-Provence – Marseille
F 510* Nîmes – Montpellier – Béziers – Narbonne
F 511* Narbonne – Perpignan – le Perthus – Gerona
F 512* Chambery – Voiron – Valence
F 513* Toulouse – Tarbes
F 514* Tarbes – Pau – Bayonne
F 515* Perpignan – Prades – Bourg-Madame – Andorra
F 516 Toulouse – Andorra
F 517* Strasbourg – Nancy
F 518* Nancy – St. Dizier – Sommesous
F 519* Sommesous/Chalon – Sézanne – Paris
F 520* Paris – Etampes – Orléans
F 521* Orléans – Blois – Tours
F 522* Tours – Poitiers – les Maisons-Blanches
F 523* les Maisons-Blanches – Angouleme – Bordeaux
F 524* Bordeaux – Bayonne
F 525 Basel – Épinal – Nancy
F 526* Nancy – Metz – Sedan
F 527* Sedan – Cambrai
F 528* Cambrai – Arras – Calais
F 529 Calais – Abbeville
F 530 Abbeville – Paris
F 531* St. Dizier – Troyes – Sens
F 532* Sens – Montargis – Bellegards-du-Loiret – Orléans
F 533* Nancy – Langres
F 534* Langres – Dijon – Châlon-sur-Saone
F 535* Arras – Paris
F 536 Paris – Auxerre
F 537 Auxerre – Châlon-sur-Saone
F 538* Châlon-sur-Saone – Mâcon
F 539* Martigny – Chamonix – Albertville – Chambéry
F 540* Strasbourg – Colmar – Belfort
F 541* Narbonne – Carcassonne – Toulouse
F 542* Lyon – Clermont – Ferrand
F 543* Clermont – Ferrand – Brive
F 544* Brive – Perigueux
F 545* Perigueux – Bordeaux
F 546 Abbeville – Dieppe – Le Havre
F 547 Lisieux – Caen – Cherbourg
F 548 Cherbourg – Granville – Mont St. Michel
F 549 Fougères – Mont St. Michel – St. Malo – Guingamp
F 550 Guingamp – Morlaix – Brest
F 551 Paris – Rouen
F 552* Le Havre – Deauville – Caen
F 553 Limoges Brive-Souillac
F 554 Souillac-Cahors-Toulouse
F 556 Nantes Poitiers
F 557 Poitiers Limoges
F 558 Nevers-Autun-Châlon-s.S.
F 559 Bordeaux – Agen
F 560 Brest – Quimper – Hennebont
F 561 Hennebont – Vannes – Nantes
F 562 Nantes – Rochefort
F 563 Rochefort – Saintes – Bordeaux
F 564 Paris – Dreux – Mortagne-au-Perche
F 565 Mortagne-au-P. – Mayenne – Fougères
F 566 Lisieux – Caen – Fou gères
F 567 Fou gères – Vitré – Nantes
F 568* Tours – Angers
F 569* Angers – Nantes
F 570 Paris – Evreux – Lisieux
F 571* Trier – Luxembourg – Metz – Nancy
F 572 Saarbrucken – Metz
F 573 Saarbrucken – Sarreguemines – Nancy
F 574* Aachen – Liege – Sedan
F 575* Sedan – Rethel – Reims
F 576* Châlons-s.-M. – Reims – Paris
F 577 Genève – Nantua – Lyon
F 578 Paris – Chartres – La Ferté-Bernard
F 579 La Ferté-Bernard – Le Mans – Vitré
F Korsika


ACE – Streckenkartennetz Großbritannien
und Irland
GB 900 Dover – London
GB 901 London
GB 902 London – Stamford
GB 903 Stamford – Leeds
GB 904 Leeds – Newcastle
GB 905 Newcastle – Berwick – Edinburgh
GB 906 Edinburgh – Blair Atholl/Balmoral-Castle
GB 907 Blair Atholl – Kingussie – Inverness
GB 908 Inverness – Wick – Thurso
GB 909 Thurso – Durness
GB 910 London – Northampton – Birmingham
GB 911 Birmingham – Stoke – Preston
GB 912 Preston – Carlisle
GB 913 Carlisle – Glasgow
GB 914 Glasgow – Fort William
GB 915 Fort William – Gairloch
GB 916 Gairloch – Durness
GB 917 Fort William – Inverness
GB 918 Edinburgh – Dundee – Aberdeen
GB 919 Aberdeen – Elgin – Inverness
GB 920 London – Swindon
GB 921 Swindon – Bristol – Cardiff – Swansea
GB 922 Swansea – Fishguard
GB 923 Fishguard – Aberystwyth
GB 924 Aberystwyth – Holyhead
GB 925 Birmingham – Chirk
GB 926 Chirk – Holyhead
GB 927 Carlisle – Stranraer
GB 928 Stranraer – Glasgow
GB 929 Carlisle – Hawick – Edinburgh
GB 930 Dover – Hastings – Brighton
GB 931 Brighton – Southampton – Bournemouth
GB 932 Bournemouth – Exeter
GB 933 Exeter – Plymouth
GB 934 Plymouth – Land's End
GB 935 Swindon – Bristol – Exeter
GB 936 Bristol – Minehead – Bideford
GB 937 Bideford – Bude – Land's End
GB 938 Bristol – Gloucester – Birmingham
GB 939 London – Northampton – Leicester
GB 940 Leicester – Leeds
GB 941 Harwich – London
GB 942 Harwich – Cambridge – Northampton
GB 943 Leeds – Brough – Carlisle
GB 944 Aberdeen – Balmoral – Inverness
GB 945 Holyhead-Chester-Liverpool / Manchester
GB 946 Southampton-Oxford-Northampton
IRL 1 Wexford-Dublin
IRL 2 Dublin-Longford-Athlone
IRL 3 Athlone-Longford-Sligo-Ballina
IRL 4 Ballina-Galway-Ennis
IRL 5 Ennis-Limerick-Cork
IRL 6 Cork-New Rose-Wexford
IRL 7 Cork-Tralee
IRL 8 Tralee-Limerick
IRL 9 Athlone-Galway-Ennis
IRL 10 Cork-Rosscrea
IRL 11 Rosscrea-Dublin
N
GB
IRL
DURNESS
THURSO
Wick
GAIRLOCH
INVERNESS
Elgin
Kingussie
F. WILLIAM
BLAIR ATHOLL
BALMORAL CASTLE
ABERDEEN
Dundee
Perth
EDINBURGH
GLASGOW
Berwick-u.-Tw.
STRANRAER
CARLISLE
NEWCASTLE
Middlesbrough
PRESTON
Liverpool
MANCHESTER
LEEDS
Hull
Chester
Stoke o. T.
CHIRK
ABERYSTWYTH
LEICESTER
BIRMINGHAM
STAMFORD
FISHGUARD
NORTHAMPTON
Cambridge
SWANSEA
Gloucester
Cardiff
Oxford
SWINDON
HARWICH
BRISTOL
Minehead
Bude
BIDEFORD
LONDON
EXETER
SOUTHAMPTON
BOURNEMOUTH
PLYMOUTH
Portsmouth
DOVER
LAND'S END
BRIGHTON
Hastings
Calais
Fähre
Hoek v. Holland/Bremerhaven
Hoek v. Holland
BALLINA
Sligo
Longford
Galway
ATHLONE
DUBLIN
HOLYHEAD
ENNIS
ROSSCREA
LIMERICK
TRALEE
New Ross
WEXFORD
Rosslare
CORK



Neue Namen

Die ACE-Kreisclubs melden aus Anlaß von Neugründungen oder Vorstandswahlen Personalveränderungen.
Hier die neuen Namen aus den Clubs, in der Reihenfolge erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Düsseldorf
Fritz Petersdorff, Günter Döring, Joachim Buchwald

Hameln
Ernst Wiemann, Josef Wistal, Joachim Amft

Kelheim
Werner Katschke, Franz Neumeier, Maxl Kramel

Kiel/Neumünster
Uwe Rumberger, Willi Hamann, Peter Grummt

Osnabrück
Sprechstunde jeden 1. Montag im Monat von 18.00 bis 21.00 Uhr, Gaststätte Welling, Clublokal Schützenstr., 4500 Osnabrück

Jugoslawische Benzingutscheine

Bei allen ACE-Geschäftsstellen gibt es ab sofort neue jugoslawische Benzingutscheine. Der Literpreis beträgt zur Zeit 0,733 DM.

Auszeichnung der Deutschen Verkehrswacht

Unser ACE-Beiratsmitglied Heinz Hertslet vom Hauptvorstand der Deutschen Postgewerkschaft erhielt vor kurzem anläßlich einer Feierstunde für seine 40jährige Bewährung als verkehrssicherer Kraftfahrer die Auszeichnung der DVW in Gold mit Eichenkranz verliehen. Namens des ACE-Vorstandes beglückwünschte ACE-Vorsitzender Ludwig Gosepath Kollegen Hertslet. Als äußeres Zeichen wurde ihm eine ACE-Münze in Silber überreicht.

Mautkarten

Brenner-Autobahn
Felbertauern-/
Großglocknerstraße

In allen ACE-Geschäftsstellen werden ab sofort Mautkarten für die Brenner-Autobahn und für die Felbertauernstraße und Großglockner-Hochalpenstraße zum Verkauf angeboten. Die Mautkarten für die Brenner-Autobahn für PKW und Kombiwagen kosten für einfache Fahrt (unbegrenzt gültig) 120 Schilling = 17,– DM mit Rückfahrt (ebenfalls unbegrenzt gültig) 200 Schilling = 29,– DM. Anhänger an PKW oder Kombi sind mautfrei. Zeitkarten und Mautkarten für LKW und Busse sind nur an der Mautstelle erhältlich. Mautkarten für die Felbertauernstraße und Großglockner-Hochalpenstraße kosten für PKW (einfache Fahrt) 26,– DM bzw. 29,– DM, für Hin- und Rückfahrt 45,– DM. Mit einer Mautkarte für eine einfache Fahrt kann die Strecke frei gewählt werden.

Hinterbliebenen-Stiftung

Auf der bereits traditionellen Clubfahrt der ACE-Region Nord zur Jahreswende nach Schweden wurde von den 87 Teilnehmern für die Hinterbliebenen der Bergwerkskatastrophe in der ČSSR ein Betrag von 250,– DM gespendet. Der Betrag wurde durch die Kollegen des Hauptvorstandes der IG Bergbau und Energie an die Betroffenen überwiesen.

Le 3/77



Bestellschein

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
ACE-Mitgliedsnummer eintragen

An ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 233
Postfach 500 106
7000 Stuttgart 50

Ich bestelle verbindlich:

Art.-Nr.		DM
	Autofeuerlöscher	
☐ 101	GLORIA-AVUS 1 (1 kg)	22,—
☐ 102	GLORIA-AVUS 2 (2 kg)	34,—
	Warnblinkleuchten	
☐ 111	DAIMON Nr. 417 (ohne Koffer) mit Blinklicht u. Arbeitsleuchte	28,—
☐ 115	DAIMON Nr. 417 (mit Koffer) mit Blinklicht u. Arbeitsleuchte	31,50
☐ 112	HELLA 2000 mit Blink- und Dauerlicht	25,—
☐ 116	HELLA 2002 Europa	22,—
☐ 113	DAIMON-BATTERIEN (5 St.) passend für Warnblinkleuchten	7,—
☐ 114	DAIMON-BATTERIEN (2 St.) für Arbeitsleuchte	1,10
	Sicherheitsgurte (Römer-Wingard) Lieferzeit ca. 4 Wochen	
☐ 121	1 Paar Einhand-3-Punkt-Gurte	52,—
☐ 122	1 Paar Automatic-3-Punkt-Gurte	98,—
☐ 123	1 VARIO-Kindersitz mit RB 72	44,50
☐ 124	1 PEGGY-Kindersitz mit Drucktastenschloß	86,—
☐ 125	1 Stück Römer-3-Punkt-Rücksitz-Automatik-Gurte RA 72 (Für alle Fahrzeuge)	49,—
☐ 126	VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Rücksitzgurt	48,50

Bei Bestellung von Sicherheitsgurten: Angabe der Kfz-Daten:

Fabrikat ________ Typ ________

Tag der Erstzulassung ________

☐ zwei- oder ☐ viertürig, ☐ Sitzbank od. ☐ Einzelsitze. Bei Einzelstücken: ☐ Sitz links oder ☐ Sitz rechts.

Art.-Nr.		DM
	Sonstiges	
☐ 130	Reifen-PILOT	13,50
☐ 131	Warndreieck (GEBRA)	10,—
☐ 132	DEWECO-Verbandkasten DIN 13164	23,—
☐ 133	DEWECO-Verbandkissen DIN 13164 Farbe: ☐ schwarz ☐ rot ☐ blau ☐ braun	25,—
☐ 134	WARNDREIECK (WEGU)	11,—
☐ 135	ABSCHLEPPSEIL (bis 2000 kg)	3,50
☐ 136	1 Stück KAMEI-Sicherheits-kopfstütze, SK 2000 Farbe: ☐ schwarz ☐ beige	37,—
☐ 137	1 Stück KAMEI-Sicherheits-kopfstütze, Cockpit Farbe: ☐ schwarz ☐ beige	45,—
☐ 138	Pannen- u. Werkzeugkoffer (ohne Inhalt) Schutzfarbe orange/reflektierend. Größe: 52 × 24 × 16 cm	18,—
☐ 139	APA-Abschleppband mit Aufroll-automatik	13,50
☐ 140	Abschleppseil (Seil 1; 1250 kg)	8,—
☐ 141	Abschleppseil (Seil 2; 2500 kg)	10,50
☐ 142	Universal Werkzeugset, 15tlg., Preis einschl. Porto	28,—
☐ 143	Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau ☐ links oder ☐ rechts	27,50

____
Name
____
Vorname
____
Straße/Nr.
____
Postleitzahl/Wohnort (bitte deutlich in Druckschrift)
____
Unterschrift für Bestellung

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

____
Geldinstitut/ggf. Zweigstelle
____
Postleitzahl/Ort
____
Konto-Nr. Bankleitzahl
____
Ort und Datum
____
Unterschrift für Lastschrift-Einzug

Alle Preise (einschl. MwSt.) sind seit 15. 3. 1977 gültig (zuzüglich Porto- und Verpackungskosten), ausgenommen Sicherheitsgurte, Kindersitze, Kopfstützen, Scotchlite-Kennzeichen, Reifen-Pilot, Werkzeugset, Radwechselschlüssel u. Auto-Atlanten.

☐ 144	Hagus Panorama u. Breitsicht-Innenspiegel	9,—
☐ 145	KAMEI-Lenkradhülle „AVUS SUPER" Farbe: ☐ schwarz ☐ teak	5,—
☐ 146	„Sirius" Rettungsdecke	6,—
☐ 147	Ausziehbarer Radwechselschlüssel mit 17 u. 19 mm Einsatz	21,50
☐ 148	APA Magnethalter für das Gepäck	9,50
☐ 151	METALLPLAKETTE ACE	3,50
☐ 152	D-Schild	0,75
☐ 153	ACE-Ehrenplakette zum Anschrauben oder Ankleben	4,50
☐ 190	T-Shirt mit Bernhardiner, Größen 36–56, 152 und 176	10,—
☐ 199	1 Paar reflektierende Scotchlite-Sicherheits-Kennzeichen (DIN 74069) zum Preis von DM 23,50 (Beschichtung: Scotchlite-Folie Nr. 13280)	

Bitte ankreuzen: Größen (Breite)		
vorne:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, einzeilig:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, zweizeilig:	☐ 34 cm	☐ 28 cm
für Krafträder:	☐ 28 cm	☐ 24 cm

Fahrzeugtyp: ________

Poliz. Kennzeichen: ________

Art.-Nr.		DM
	ACE-Kartenwerk	
☐ 621	ACE 501, **Dänemark,** 1:300 000 Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze	7,—
☐ 611	ACE 570, **Schweiz-Tirol,** 1:400 000 Süddeutschland bis Mailand – Venedig	6,30
☐ 622	ACE 580, **Deutschland,** 1:800 000 Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin	7,—
☐ 623	ACE 582, **Österreich,** 1:400 000 Ulm–Regensburg, Trient–Laibach	7,—
☐ 602	ACE 583, **DDR,** 1:500 000 Transitstraße, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen	5,50
☐ 624	ACE 584, **Griechenland,** 1:800 000 mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta	7,—
☐ 625	ACE 585, **Spanien-Portugal,** 1:800 000 mit Balearen und Tanger	7,—
☐ 612	ACE 586, **Benelux,** 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris	6,30
☐ 626	ACE 587, **Alpen,** 1:800 000 Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal	7,—
☐ 627	ACE 588, **Italien,** 1:800 000 Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien	7,—
☐ 628	ACE 589, **Frankreich,** 1:800 000 bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz	7,—
☐ 629	ACE 590, **Jugoslawien,** 1:800 000 Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten	7,—
☐ 630	ACE 591, **Skandinavien-Süd,** 1:800 000 von Schleswig bis Trondheim	7,—
☐ 631	ACE 594, **Großbritannien mit Irland,** 1:800 000	7,—
☐ 614	ACE 599, **Europa-Übersichts-Karte,** 1:3,5 Mill.	6,30
☐ 641	ACE Straßenatlas, **Deutschland und Europa**	7,—
	ACE-Tourenkarten, 1:200 000 Schöne Wegstrecken, Schöne Sehenswürdigkeiten, Campingplätze	
☐ 613	ACE-51 Oberbayern, Tirol, Dolomiten	6,30
☐ 603	ACE 53 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee	5,50
☐ 644	**Großer Autoatlas International** (mit ACE-Schutzeinband)	29,80
☐ 645	**Der große Shell-Atlas** mit Großraumkarten deutscher Innenstädte (mit ACE-Schutzeinband)	33,—
☐ 643	**Europa Camping- und Caravaning-Führer 1977/78**	10,—
☐ 661	Bußgeldkatalog	4,—
☐ 662	Formularheft	2,—

Zu normalen Preisen besorgen wir Ihnen auch alle anderen im Handel befindlichen Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer. Alle Artikel sind auch in unseren Geschäftsstellen erhältlich. Preisänderungen vorbehalten.

auto club ACE europa

Unser Sicherheitsangebot



Verwenden Sie bitte den nebenstehenden Bestellschein.

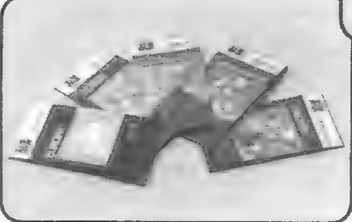


102 Autofeuerlöscher, 2 kg, 34 DM

144 KAMEI-Lenkradhülle 5 DM



134 Warndreieck Wegu 11 DM, 131 Warndreieck Gebra 10 DM



ACE-Kartenwerk siehe Bestellschein



122 Automatik-3-Punkt-Gurte Paar 98 DM



135 Abschleppseil (2000 kg) 3,50 DM
139 Abschleppband mit Aufrollautomatik 13,50 DM
Abschleppseile DIN 76033:
140 Seil 1 (1250 kg) 8 DM
141 Seil 2 (2500 kg) 10,50 DM

137 KAMEI-Cockpit-Sicherheits-kopfstütze 45 DM

136 KAMEI-Sicherheitskopfstütze SK 2000 37 DM



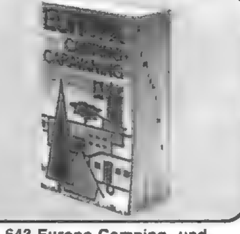


126 Vario II mit 3-Punkt-Combi-Rücksitzgurt 48,50 DM

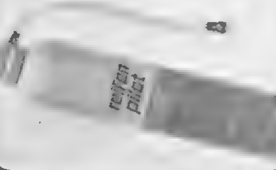


124 PEGGY-Kindersitz (1–4 Jahre) 86 DM

123 VARIO-Kindergurt mit Tischchen, ohne Tisch als Beckengurt für Erwachsene verwendbar 44,50 DM



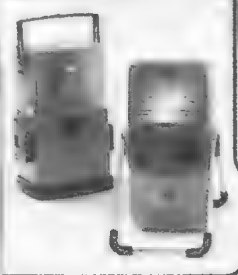
643 Europa Camping- und Caravaning-Führer, Ausgabe 1977/78, 10 DM

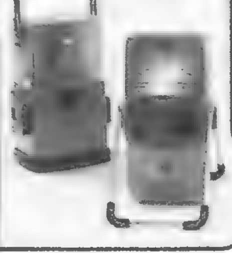


130 Reifenpilot, pumpt platte Reifen auf, ohne Radwechsel 13,50 DM

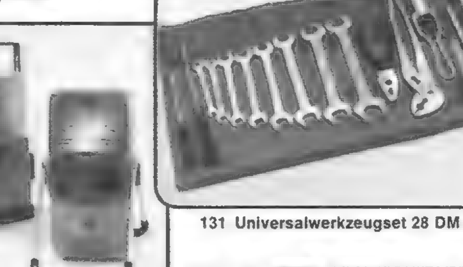


125 Automatik-Rücksitzgurt, Stück 49 DM





112 HELLA 2000 25 DM
116 HELLA 2002 Europa 22 DM
115 DAIMON mit Koffer (Foto rechts) 31,50 DM
111 DAIMON ohne Koffer 28 DM



131 Universalwerkzeugset 28 DM



143 Hagus Außenspiegel Luchsauge 27,50 DM



641 ACE-Straßenatlas 7 DM



199 Refl. Scotchlite-Nummernschilder Paar 23,50 DM





133 Verbandkissen DIN 13164 25 DM

132 Verbandkasten 23 DM DIN 13164



138 Pannen- und Werkzeugkoffer (leer) Größe: 52x24x16 cm 18 DM

Veranstaltungskalender

Altenkirchen – ACE-Sprechstunde, 1. 7. 77, 14 bis 18 Uhr – 5248 Wissen, Hotel Nassauer Hof, Hachenburger Str. 2 • ACE-Sprechstunde, 2. 7. 77, 9 bis 13 Uhr – 5240 Betzdorf, Gerberstr. 5, Gewerkschaftshaus.

Biberach – Clubabend, 7. 6. 77, 20 Uhr – Biberach, Gasthaus „Biber", ACE-Tonbildschau

Bielefeld – Clubabend, 6. 6. 77, 17 Uhr – Gaststätte Eisenhütte, Marktstr. 8, 4800 Bielefeld 1 – 1. Vorbereitung für den Urlaub mit Tips, Dia-Vortrag. 2. Verschiedenes.

Bochum – Clubabend, 26. 5. 77, 18.30 Uhr – 4630 Bochum, Klarastr., Gaststätte Ufer – „Mit dem ACE sicher in den Urlaub" 1. Verkehrsrechtsunterschiede BRD – Urlaubsländer. Rechtsanw. Maue. 2. Welche Hilfen bietet der ACE? Hans Gathmann.

Borken-Bocholt – Sprechstunde, 23. 6. 77, 16 bis 18 Uhr – Bocholt, Wesemannstr. 10, DGB-Jugendraum – Sprechstunde der ACE – GS. Gelsenkirchen.

Coburg – Sprechstunden, 6. 6. 77, 14.30 bis 17.30 Uhr – Coburg, Mohrenstr. 7, Geschäftsräume der Volksfürsorge (Parterre – DGB-Haus) • Sprechstunden, 4. 7. 77, 14.30 bis 17.30 Uhr – Coburg, Mohrenstr. 7, wie oben • Clubabend, 15. 6. 77, 20 Uhr – Coburg-Neuses, Felsenkeller – Wie bereite ich mein Fahrzeug für die TÜV-Abnahme vor? • Clubtreffen der Nordbay. Kreisclubs. 25. 6. 77, 14 Uhr – Gaststätte Elflein in Thamm – Ref. Koll. Ritzinger, Quizspiel, Tanz, Kinderbetreuung.

Detmold – Kreismitgliederversammlung, 28. 6. 77, 19.30 Uhr – Sitzungszimmer, DGB-Haus, Gutenbergstr. 2 – 1. Vorbereitung für den Urlaub mit Tips, Dia-Vortrag. 2. Rechenschaftsbericht des Vorstandes. 3. Neuwahl des Vorstandes. 4. Verschiedenes.

Düsseldorf – Mitgliederversammlung, 24. 5. 77, 18.30 Uhr – 4000 Düsseldorf, Gewerkschaftshaus, Friedrich-Ebert-Str. 34–38, I. Etage, Großer Saal – Vortrag mit Diskussion „Mein Auto und der TÜV"

Ennepe-Ruhr-Süd – Pannenhilfekursus, 24. 6. 77, 19 Uhr – 5820 Gevelsberg, Mühlenhammerstr. 10, Fa. Friedrichs, Bosch-Dienst – 1. Vorbereitungen für die Urlaubsfahrt mit dem Pkw. Kfz-Meister geben Tips und Anregungen.

Essen – Mitgliederversammlung, Beginn 17 Uhr – 43 Essen, Schützenbahn 11–13, DGB-Haus, H.-Imig-Saal – Geschäftsbericht, neue Leistungen des ACE, Aussprache.

Fürth – Lichtbildervortrag, 7. 6. 77, 20 Uhr – Gasthaus „Fässla", Fürth, Gustavstr. – „Aus der schönen Heimat" • Orientierungsfahrt, 25. 6. 77, 14 Uhr – wird an den Clubabenden bekanntgegeben – „Schöne Orte im Rangau" • Clubabend, 5. 6. 77, 20 Uhr – Gasthaus „Fässla" – Gemütlicher Abend.

Gronau – Mitgliederversammlung, 13. 6. 77, 19 Uhr – Gronau, Gasthaus Concordia, Eperstr. – 1. Aktuelles Verkehrsthema. 2. Neuwahl des Vorstandes.

Gütersloh – Clubabend, 20. 6. 77, 19.30 Uhr – Versmold, Gaststätte Koch, Alte Landwehr 4 – 1. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 2. Verschiedenes.

Hamm – Mitgliederversammlung, 21. 6. 77, 19 Uhr – Hamm, Ritterstr., Gasthaus „Deutsche Eiche" – „Neuordnung im Kfz-Haftpflichtbereich sowie Leistungen und Leistungsausschlüsse"

Kreis Hanau – ACE-Sprechstunde, 6. 6. 77, 17 bis 18 Uhr – 6490 Schlüchtern, Im DGB-Büro, Unter den Linden 22–24 (Gebäude der Raiffeisenbank) • ACE-Sprechstunde, 6. 6. 77, 18.30 bis 19.30 Uhr – 6460 Gelnhausen, Im DGB-Zweigbüro, Seestr. 4 • ACE-Sprechstunde, 7. 6. 77, 15.30 bis 17.30 Uhr – 6450 Hanau, Im Gewerkschaftshaus – Jugendraum – Freiheitsplatz 6 • Mitgliederversammlung, 7. 6. 77, 17.30 Uhr – wie oben – Vortrag des Koll. Wagner: Was man vor der Urlaubsreise wissen sollte.

Hattingen – Clubabend, 24. 5. 77, 17.30 Uhr – Hattingen, Waldstr., Gaststätte „Zum Stadtwald" – „Mit dem ACE sicher in den Urlaub" 1. Verkehrsrechtsunterschiede BRD – Urlaubs-Länder. Rechtsanw. Dr. Klein. 2. Welche Hilfen bietet der ACE? Hans Gathmann.

Heidenheim – Clubabend, 6. 6. 77, 19.30 Uhr – Heidenheim-Schnaith., Höhenweg 11 (AWO-Heim) – Verkehrsfilm, Tonbildschau, Mitgl. fragen – ACE antwortet.

Heilbronn – ACE-Versammlung, 26. 5. 77, 19.30 Uhr – Gewerkschaftshaus, Heilbronn, Gartenstr. 64 – Wann brauche ich einen Sachverständigen? • 12. 6. 77 – Sternfahrt nach Mainhardt-Mönchsberg zu einem gemütlichen Waldfest, auch für Mitglieder und Freunde aus anderen ACE-Kreisen.

Herford – Clubabend, 31. 5. 77, 19 Uhr – 4900 Herford, Im Fuhrpark, Göbenstr. – 1. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 2. Verschiedenes.

Hersfeld-Rotenburg – ACE-Informationsveranstaltung, Einsatz einer mobilen Geschäftsstelle – 6431 Bad Hersfeld, Ortsteil Sorga, Mehrzweckhalle – Die Leistungen des ACE, Referent: Alfred Cronjäger. Ehrung für 10jährige ACE-Mitgliedschaft. Verleihung von Ehrenurkunden und Ehrennadeln.

Ibbenbüren-Lengerich – Mitgliederversammlung, 7. 6. 77, 19 Uhr – Lengerich, Gaststätte Windmöller, Münsterstr. – 1. Ansprüche aus einem Verkehrsunfall. Rechtsanwalt: Andresen, Lengerich. 2. Ehrungen. 3. Fragen an den ACE.

Kamen – Mitgliederversammlung, 24. 5. 77, 19 Uhr – Kamen, Nordstr., Gasthaus „Hoselmann" – „Öl und Schmierstoffe". Referent Fa. TEXACO

Koblenz – ACE-Sprechstunde, 8. 7. 77, 14 bis 18 Uhr – 5400 Koblenz, Rizzastr. 35, Gewerkschaftshaus

Kulmbach – Pannenkurs, 25. 6. 77, 14 bis 16 Uhr – Kulmbach, Lichtenfelser Str. 47, Fa. Adam Ellner KG, Betriebshof, Tel. 0 92 21/79 25 – Pannenkurs

Lengerich – Mitgliederversammlung, 7. 6. 77, 19 Uhr – Lengerich, Münsterstraße, Gasthof „Windmöller" – „Ansprüche aus Verkehrsunfällen". Referent: RA Andressen.

Der sicherste Weg



Lenkrad-Bestellschein

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Senden Sie mir bitte die Zeitschrift ACE-LENKRAD ab dem nächstmöglichen Zeitpunkt zum jährlichen Bezugspreis von 3,80 DM durch die Post zu.

Name ____________ Vorname ____________

Straße ____________ Nr. ____________

PLZ. Ort ____________

Datum ____________ Unterschrift des Mitglieds ____________

Schicken Sie diesen deutlich ausgefüllten Bestellschein bitte an:

Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH
Vertriebsstelle ACE-LENKRAD
Theodor-Heuss-Allee 90–98
6000 FRANKFURT/MAIN

Le 3/77



Sie wissen ja, Ihre Clubzeitschrift LENKRAD wird in Betrieben und Verwaltungen an die dort beschäftigten ACE-Mitglieder verteilt. Dieser Vertriebsweg spart Kosten und belastet die Beiträge nicht über Gebühr.
Der sicherste Weg aber, immer pünktlich in den Besitz von LENKRAD zu kommen, ist die Zustellung ins Haus. Leisten Sie sich diesen Service der Deutschen Bundespost – er kostet ein Jahr lang nur 3,80 DM.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club eur

Kreis Limburg – ACE-Sprechstunde, 2. 6. 77, 16.30 bis 17.30 Uhr – 6250 Limburg, im Gewerkschaftshaus, Weiersteinstr. 17 • Mitgliederversammlung, 2. 6. 77, 17.30 Uhr – wie oben – Vortrag des Kollegen Karl Wagner: Was man vor der Urlaubsreise wissen sollte.

Lüdenscheid – Clubabend, 10. 5. 77, 19 Uhr – 5880 Lüdenscheid, Glatzer Str. 24, Cafe „Dunkel" – 1. Vortrag: Aus der Praxis einer Kfz-Haftpflichtversicherung. Koll. Fröhlich, Geschäftsführer Volksfürsorge AG., Lüdenscheid. 2. Bericht des ACE-Kreisvorstandes. • Pannenhilfekursus, 29. 6. 77, 17.30 Uhr – 5880 Lüdenscheid, Lutherstr. 7–12, VW-Audi Piepenstock – „Wie bereite ich meinen Pkw für die Urlaubsreise vor." Kfz-Meister geben Anregungen.

Lüneburg – Mitgliederversammlung, 9. 6. 77, 19.30 Uhr – Lüneburg, Alte Berufsschule, An der Münze – wird noch durch Aushang bekanntgegeben

Minden-Lübbecke – Clubabend, 23. 6. 77, 19.30 Uhr – DGB-Haus, Minden, Lindenstr. 1 – 1. Filme: „Aufenthalt in Puttgarden", „Unter uns Autos". 2. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 3. Verschiedenes. • Clubabend, 30. 6. 77, 19.30 Uhr – Espelkamp, Hotel „Haus Mittwald", Ostlandstr. 23 – 1. Filme: „Aufenthalt in Puttgarden", „Unter uns Autos". 2. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 3. Verschiedenes.

Mülheim – Mitgliederversammlung, 8. 6. 77, Beginn 17.30 Uhr – 4330 Mülheim/R., Friedrichstr., DGB-Haus, Großer Sitzungssaal – Geschäftsbericht, Neuwahl Vorstand, neue Leistungen des ACE, Aussprache

Naila – Pannenhilfskurs, 25. 6. 77, 13.30 Uhr – ESSO-Tankstelle „Frankenwald", Naila, Frankenwaldstraße

Neuwied – ACE-Sprechstunde, 9. 7. 77, 9 bis 13 Uhr – 5450 Neuwied, Langendorfer Str. 66, Gewerkschaftshaus

Osnabrück – Clubabend, 2. 6. 77, 19.30 Uhr – Gaststätte Welling, Osnabrück, Schützenstr. – 1. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 2. Verschiedenes.

Paderborn – Clubabend, 27. 6. 77, 19.30 Uhr – Paderborn, Gaststätte Zum Annen-Krug, Rippinger Weg 16 – 1. Vorbereitung für den Urlaub, Dia-Vortrag. 2. Verschiedenes.

Siegen – 7. 6. 77, 19.00 Uhr, Clubabend – 5900 Siegen, Hotel Schnetger, Kaan Marienborner-Str. 105 – 1. Vortrag „Sicherheit im Straßenverkehr", Deutsche Verkehrswacht. 2. Richtiges Verhalten nach einem Verkehrsunfall, Koll. Horst Draheim, Hagen • Pannenhilfekursus, 24. 6. 77 19.00 Uhr – 5900 Siegen, Fa. Vergölst, In der Hüttenwiese Nr. 27 – 1. Tips und Anregungen zur Beseitigung einer Panne am Pkw. 2. Wie rüste ich meinen Pkw für die Urlaubsfahrt aus • Sprechtag der ACE-Geschäftsstelle, 8. 6. 77, 14.00–16.00 Uhr. Im Juli und August keine Sprechtage – 5900 Siegen Grabenstr. 21, DGB-Haus – Sitzungssaal – Auskunft und Beratung ACE und GUV.

Speyer-Germersheim – Informationsabend, 21. 6. 77, 19.00 Uhr – 6720 Speyer, Gutenbergstr. 11, Sitzungszimmer des DGB – Leistungen des ACE und ihre Anwendung in der Praxis

Steinfurt – Mitgliederversammlung, 22. 6. 77, 19.00 Uhr – Emsdetten, Schulstr. Gasthof Grautebeik – 1. Neues aus dem Bereich der StVO – Kraftfahrer sprechen mit der Polizei. 2. Ehrung 3. Fragen an den ACE.

Steinfurt – Mitgliederversammlung, 2. 6. 77, 19.00 Uhr – Rheine, Gasthaus Beverburg, Alter Lingener Damm – 1. Neues aus der StVO, Kraftfahrer sprechen mit der Polizei 2. Ehrung 3. Fragen an den ACE.

Straubing – Clubabend, 4. 6. 77, 19.00 Uhr – Mallersdorf-Pfaffenberg, Marktplatz, Brauereigasthof Stöttner, – Aktuelles fur den Kraftfahrer. Urlaub 77.

Trier – ACE-Sprechstunde am 23. 5., 13. 6., 27. 6., 11. 7. 77, jeweils von 15.00–17.00 Uhr – 55 Trier, Petrusstr. 31, ÖTV-Kreisverwaltung – Aufnahme von Schadenfallen, Verkauf von Benzingutscheinen, Ausstellung von CCI.

Ulm – Clubabend, 2. 6. 77, 19.30 Uhr – Ulm, Donauhallenrestaurant – Verkehrsfilm, Tonbildschau, Mitglieder fragen – ACE antwortet.

Wesel – Mitgliederversammlung, 2. 6. 77, Beginn 17.00 Uhr – 4230 Wesel, Poppelbaumstr., DGB-Haus – Geschäftsbericht, Neuwahl Vorstand, Neue Leistungen des ACE, Aussprache.

Würzburg – Mitgliederversammlung, 3. 6. 77, 19.30 Uhr – Gaststätte „Goldene Gans", Burkharderstr. 2 – Neuregelung der Kfz-Versicherung, Koll. Adam, Vofü.

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club

Noch Urlaubsplätze frei

Im Schulungs- und Erholungsheim der Deutschen Postgewerkschaft, dem „Haus Wasserfall" in 7603 Lierbach/Post Oppenau sind bis 22. September noch Urlaubsplätze frei. Das „Haus Wasserfall" liegt im Badischen Schwarzwald, unterhalb der Schwarzwaldhochstraße in der Nähe des bekannten Klosters Allerheiligen. Es handelt sich dabei um modern eingerichtete Zimmer mit Dusche und WC, einem beheizten Hallenschwimmbad, Speisesaal, Bauernstube und Kegelbahn. Anfragen sind zu richten an: Deutsche Postgewerkschaft Schulungs- und Erholungsheim „Haus Wasserfall", Lierbachstr. 11, 7603 Oppenau, Telefon (0 78 04) 6 06 oder 6 68.

Urlaub in der Lüneburger Heide

Im Schulungs- und Erholungsheim „Haus Walsrode" der Deutschen Postgewerkschaft stehen noch Doppel- und Einzelzimmer für die Urlaubszeit bis 29. September offen. Die Anreise ist jeweils donnerstags, der Preis bei guter Verpflegung Erwachsene 28 DM, Kinder von 4 bis 8 Jahre 14 DM. Anmeldungen sind direkt zu richten an: Deutsche Postgewerkschaft „Haus Walsrode", 3030 Walsrode 1, Telefon (0 51 61) 32 87.

ACE-Reisedienst hilft bei der Ferienplanung

Es gilt jetzt rasch zu buchen



Der ACE-Reisedienst hat in einigen beliebten Urlaubsorten aus seinem Sommer- und Herbstprogramm weitere Kontingente eingekauft. Für die Mitglieder, die sich bisher noch nicht zum genauen Zielort entscheiden konnten, gilt es jetzt, sich durch rechtzeitige Anmeldung den gewünschten Urlaubsplatz zu sichern. Und diese Angebote stehen wieder zur Verfügung:

Friedenfels im Fichtelgebirge

Ein unberührtes und landschaftlich schön gelegenes Urlaubsgebiet ist das südliche Fichtelgebirge mit dem dichtbewaldeten Steinwald. Im Herzen umfangreicher Nadelwälder liegt in 570 m Höhe der Luftkurort Friedenfels mit seinem beheizten Freibad (ständig 24°), einem Kinderplanschbecken, Minigolfanlage, Bocciabahn, Bodenschach, Tischtennis, Spiel- und Liegewiesen und einer vollautomatischen Kegelbahn. Über interessante Ausflugsziele berät die ACE-Reiseleitung.

Gruppe TC 2: Sehr gute Zimmer in Privathäusern oder Pensionen mit fließend Warm- und Kaltwasser, Übernachtung mit Frühstück.

Gruppe TD: Beste Zimmer in Fremdenheimen, Pensionen oder Hotels mit fließend Warm- und Kaltwasser, Übernachtung mit Frühstück.

Alle Häuser haben einen Aufenthaltsraum.

Gruppe TC 2 TD
1 Woche 84,– DM 101,– DM
EZ-Zuschlag pro Woche und Person 8,– DM. Kein Saisonzuschlag.
Kinder bis 4 Jahre Regelung am Ort. Kinder von 4–11 Jahren 30% Ermäßigung bei Unterbringung im Elternzimmer.

Grünau/Almtal – Salzkammergut

Der Berggasthof „Hochberghaus" liegt am Ende der Bergstraße Farrenau in 1200 m Höhe. Von der großen Sonnenterrasse hat man einen wundervollen Ausblick auf die Berge des Salzkammergutes sowie in das Almtal. Bei unserem Vertragshaus endet die Fahrstraße. Dafür gibt es viele Möglichkeiten für romantische Wanderungen und Spaziergänge. Im Hochberghaus findet man Bequemlichkeit und eine ursprüngliche Atmosphäre.
1 Woche Halbpension pro Person, Touristenz. (Etagenb., teilw. Balk.) 146,– DM; 1 Woche Halbpension pro Person, Zimmer mit DU/WC 186,– DM; 1 Woche Halbpension pro Person, Zimmer mit DU 176,– DM; EZ-Zuschlag pro Person und Woche 15,– DM; kein Saisonzuschlag; Kinderermäßigung: Bis 5 Jahre 50%, von 5–10 Jahren 20% bei Unterbringung im Elternzimmer.

Urlaub in Schweden

Auto-Rundreisen, Ferienhäuser, Feriendörfer, Skan-Kombi-Reisen (Pkw, Bus, Schiff und Flug) hat der ACE aufs Panier geschrieben. Mit der ACE-Reisedienst GmbH nach Skandinavien zu reisen, ist für jeden Nordland-Touristen eine gute und sichere Sache.

Tarrenz im Gurgltal

Das malerische Tiroler Dorf in 850 m Höhe ist auf allen Seiten von Bergen umschlossen und so windgeschützt mit einem hervorragenden Klima. Ebene Wald- und Wiesenwege sowie einfache und schwere Bergtouren bieten sich an. Zwei kleine Seen laden ein zum Schwimmen und Baden. Im benachbarten Imst gibt es ein modernes Freibad.
Ausflüge in das Ötz- und Pitztal, nach Innsbruck und Südtirol sind geplant. Unterbringung im Hotel „Lamm" mit einer gemütlichen und angenehmen Atmosphäre.
1 Woche Halbpension 167,– DM
1 Woche Vollpension 213,– DM
HS-Zuschlag (2. 7. – 27. 8. 77) pro Person und Woche 13,– DM
Einzelzimmer pro Woche 35,– DM. Zuschlag für Zimmer mit eigener Dusche oder Bad und WC und Balkon pro Person und Woche 46,– DM, Kinder bis 12 Jahre 30% Nachlaß.

Barwies in Tirol

Im Norden schützen die mächtigen Berge der Mieminger Kette vor rauhen Winden, nach Süden zu ist die Landschaft offen und gestattet einen herrlichen Ausblick auf die Stubaier und Ötztaler Alpen. Große Lärchenwälder umgeben Barwies in 900 m Höhe. Am Fuß der Mieminger Berge in einem neuen und geheizten Freibad ist Gelegenheit zum Baden. Der Bergwanderer findet in der Mieminger Kette Touren aller Schwierigkeitsgrade vor.

Der Gasthof „Schwimmbad" und die moderne Dependance liegen am Waldrand und bieten viel Ruhe und Erholung. Ausflüge nach Innsbruck, in das Ötztal, in das Zugspitzgebiet und nach Südtirol werden organisiert.
1 Woche Übern./Frühstück 114,– DM
1 Woche Halbpension 161,– DM
1 Woche Vollpension 201,–DM
HS-Zuschlag (2. 7. – 27. 8. 77) pro Person und Woche 20,– DM
EZ-Zuschlag pro Woche 12,– DM
Balkonzuschlag pro Woche und Zimmer 12,– DM
Zimmer mit Dusche pro Woche 35,– DM

Graun am Reschensee

Hohe Berge, einsame Täler und weite Lärchenwälder regen in Graun zu Wanderungen, Bergtouren und Ausflügen geradezu an. Von der Terrasse des Vertragshauses in 1500 m Höhe hat man einen herrlichen Blick auf den Reschensee und die ihn umgebende Bergwelt. Das am Wald gelegene moderne Schwimmbad mit Heizung liegt in unmittelbarer Nähe. Die Unterbringung der Gäste ist entweder im Gasthof Traube-Post oder im dazugehörenden Gästehaus. Alle Zimmer haben eigene Dusche und WC.
1 Woche Halbpension 178,– DM
1 Woche Vollpension 211,– DM
Hochsaisonzuschlag (2. 7. bis 27. 8.) pro Person und Woche 46,– DM
Zuschlag für Zimmer mit Balkon pro Person und Woche 10,– DM
EZ-Zuschlag 12,– DM.



Ku-Damm

Castrol
Die neue Formel
GTX2

Motoren werden heute hart gefordert; im Stadtgewühl, auf Autobahnen, auf Land- und Paßstraßen. Das richtige Öl ist deshalb entscheidend für die Lebendigkeit und Zuverlässigkeit des Motors.

Castrol entwickelte als Erster der Welt – mit GTX2 – die ideale Viskosität 15W-50. Castrol GTX2, erfolgreich auf allen Straßen, hat die chemisch-technische Feinabstimmung, die der Motor braucht.

Castrol GTX2 ist das Hochleistungsöl, das die volle Kraft Ihres Motors erhält. Denken Sie daran, beim nächsten Ölwechsel.

Castrol **denn unsere Stärke ist Motorenöl**

Vor neun Monaten waren wir noch am preiswertesten, und jetzt sollen wir die teuersten sein.

Der große Irrtum von Capital

August 1976:

Das Kölner Wirtschaftsmagazin „Capital“ veröffentlichte unter der Schlagzeile „Das kosten Automobilclubs und ihre Schutzbriefe“ die nebenstehende Tabelle. Capital zitierte damals absolut richtig: Der ACE erhebt keine besonderen Beiträge oder Gebühren für Inlands- und Auslandsschutzbriefe; sie sind „im Mitgliedsbeitrag enthalten“.
So steht es auch in der Leistungs- und Schutzbriefordnung unseres Automobilclubs: „Der ACE bietet den Mitgliedern bei Zahlung der jeweiligen Gruppenbeiträge ohne zusätzliche Gebühren für Inlands- und Auslands-Schutzbrief folgende Leistungen:“

„Das kosten Automobilclubs und ihre Schutzbriefe.“

Club	Mitgliedschaft	Inlandsbrief	Auslandsbrief Normal	Auslandsbrief Super
	Jahresbeitrag in Mark			
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) Baumgartner Str. 53 8000 München 70	48	49[1]	8	15
Auto Club Europa (ACE)[2] Schmidener Str. 233 7000 Stuttgart 50	48/80	Im Mitgliedsbeitrag enthalten.		
Automobilclub von Deutschland (AvD) Lyoner Str. 16 6000 Frankfurt 71	56	—	Gratis	8
Deutscher Touring Automobil Club (DTC) Amalienburgstr. 23 8000 München 60	48	—	8	15
Kraftfahrer-Vereinigung Deutscher Beamter (KVDB)[3] Oberntiefer Str. 20 8532 Bad Windsheim	24	60	8	15
Kraftfahrer-Schutz (KS) Uhlandstr. 7 8000 München 2	33	26[4]	8	15

[1] Zusatzpolice von 7,50 Mark für DDR. [2] Nur für Gewerkschaftsmitglieder; in 80 Mark Mitgliedsbeitrag ist zusätzlich Rechtsschutz- und Unfallversicherung enthalten. [3] Nur für Angehörige des öffentlichen Dienstes. [4] Halbjährlich.

April 1977:

Dieselbe Zeitschrift veröffentlichte unter der Schlagzeile „So viel kostet der Auslandsschutz“ erneut eine Geschichte über Leistungen der Automobilclubs. Nach dieser Darstellung soll der ACE beim Auslandsschutz mit 255,10 Mark „der teuerste Autoclub“ sein. Viele ACE-Mitglieder ärgerten sich über den unbegreiflichen Sinneswandel von Capital und über die teilweise falsche und irreführende Darstellung. LENKRAD veröffentlicht beide Dokumente und die Stellungnahme des für die ACE-Finanzen zuständigen stellvertretenden Vorsitzenden Ernst Baumann. Der ACE-Vorsitzende Ludwig Gosepath charakterisiert den Vorgang auf Seite 4 dieser Ausgabe.

„So viel kostet der Auslandsschutz.“

Club	Mitgliedsbeitrag	Auslandsschutzbrief	Auslandsrechtsschutz	Auslandskrankenschutz[1]	Vollkasko[2]	Gesamtbetrag
	in Mark pro Jahr					
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) Baumgartner Str. 53, 8000 München 70	48	15	6	5	141,00	215,00
Auto Club Europa (ACE)[3] Schmidener Str. 233, 7000 Stuttgart 50	28	22[4]	58[5]	5	142,10	255,10
Automobilclub von Deutschland (AvD) Lyoner Str. 16, 6000 Frankfurt 71	56	8	6	6	150,40	226,40
Deutscher Touring Automobil Club (DTC) Amalienburgstr. 23, 8000 München 60	48	15	6	6	150,40	225,40
Kraftfahrer-Vereinigung Deutscher Beamter (KVDB)[6] Oberntiefer Str. 20, 8532 Bad Windsheim	24	15	6	6	98,10	149,10
Kraftfahrer-Schutz (KS) Uhlandstr. 7, 8000 München 2	33	15	57[5]	10[7]	129,80	244,80
Nicht organisierte Autofahrer	—	—[8]	98[5]	10[7]	141,00	249,00

[1] Für 3000 Mark Deckung, ganzjährig in Verbindung mit Schutzbrief. [2] Für Typklasse 17 (Audi 100 GL, Ford Granada 2000, Mercedes 230, Opel Manta, Opel Commodore, Peugeot 404) bei 650 Mark Selbstbeteiligung auf 30 Tage. [3] Nur für Gewerkschaftsmitglieder. [4] Pannenhilfe und Unfallversicherung. [5] Jahrespolice für In- und Ausland. [6] Nur für Beamte und öffentlichen Dienst. [7] Auf drei Wochen begrenzt. [8] Keine Schutzbriefleistungen.

Nachdem die Zeitschrift „Capital" nicht bereit ist zuzugeben, daß sie sich selbst widerspricht, müssen wir zur Aprilausgabe 1977 Stellung nehmen:

Der ACE wird unter der Rubrik „Auslandsschutzbrief" mit DM 22,00 belastet; nach der Fußnote handelt es sich dabei um „Pannenhilfe und Unfallversicherung". Diese Darstellung ist falsch. Richtig ist, daß wir keine Gebühren für Inlands- und Auslandsschutzbriefe erheben, wie dies richtigerweise auch von „Capital" im August 1976 dargestellt wurde. Richtig ist außerdem, daß die Versicherungsprämie für die ACE-Kraftfahrt-Pannenversicherung jährlich DM 20,00 beträgt, wofür im Inland und Ausland folgende Leistungen erbracht werden:

1. Pannenbeseitigung einschließlich Ersatzteile bis zu insgesamt DM 50,00;

2. Übernahme der Bergungskosten nach Panne oder Unfall in vollem Umfang;

3. Übernahme der Abschleppkosten nach Panne oder Unfall bis zu einer Entfernung von 50 km im Inland und 75 km im Ausland; An- und Abfahrt werden hierbei nicht gerechnet.

Hierbei handelt es sich also nicht um eine Gebühr für einen Auslandsschutzbrief, sondern um eine Prämie für eine Versicherung. Teilweise gleiche bzw. ähnliche Leistungen werden nach der Aufstellung vom August 1976 von anderen Autoclubs bzw. Versicherungen gegen eine Jahresprämie für Inlands-Schutzbriefe von DM 49,00 für das ganze Jahr bzw. DM 15,00 für ein Vierteljahr oder DM 26,00 für ein halbes Jahr erbracht; die beiden letzteren entsprechen Jahresprämien von DM 60,00 bzw. DM 52,00 gegenüber unserer Prämie für die Kraftfahrt-Pannenversicherung von DM 20,00.

Wir erheben darüber hinaus weder besondere Prämien für die DDR noch für Anhänger. Unser Schutz nach der Kraftfahrt-Pannenversicherung erstreckt sich auf alle auf das Mitglied zugelassenen Fahrzeuge einschließlich Wohnanhänger sowie auf das Mitglied als berechtigtem Fahrer fremder nicht auf ihn zugelassener Fahrzeuge. Der Schutz erstreckt sich auf die Bundesrepublik Deutschland, die DDR und das Ausland. Die Leistungen werden nicht nur einmal im Jahr erbracht, sondern bei allen Schadensfällen während des Versicherungsjahres, – außerdem in voller Höhe, auch wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die schon mehrere Jahre zugelassen sind. Diese Leistungen sind vorbildlich.

Ebenso unberechtigt ist es, die DM 2,00 Versicherungsprämie für unsere Verkehrs-Unfallversicherung unter der Rubrik „Auslandsschutzbrief" aufzuführen. Die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung erbringt für diese Jahresprämie von DM 2,00 folgende Leistungen nach Verkehrsunfällen:

Todesfallentschädigung DM 2000,00
Unfall-Krankenhausgeld DM 200,00 und ab 3. Krankenhaustag weitere DM 10,00 je Tag der stationären Behandlung bis insgesamt DM 400,00.

Diese Leistungen werden sowohl bei Unfällen im Inland als auch im Ausland erbracht und können deswegen nicht zu unserem Nachteil in diese Rubrik eingeordnet werden. Die Prämie ist zudem außerordentlich niedrig.

Teilweise gleiche bzw. ähnliche Leistungen, für die – nach Capital – bei den anderen Automobilclubs Auslandsschutzbriefe für DM 8,00 bzw. 15,00 zusätzlich zum Clubbeitrag bezahlt werden müssen, werden vom ACE ohne Zusatzbeiträge zum Clubbeitrag von nur DM 28,00 im folgenden Umfang erbracht:

- Kreditschutz im In- und Ausland bis zu DM 3500,00;
- Beihilfe bei Wildschäden im In- und Ausland – auch durch Federwild – bis zu DM 2000,00 im Einzelfall;
- Beihilfe bei Glasbruchschäden im In- und Ausland;
- Kfz-Rückholdienst im Inland bei Ausfall des Fahrzeuges;
- Kfz-Rückholdienst aus dem Ausland bei Ausfall des Fahrzeuges;
- Kfz-Rückholdienst im Inland bei Ausfall des Fahrers;
- Kfz-Rückholdienst aus dem Ausland bei Ausfall des Fahrers
  – Diese Rückholdienste beziehen sich auch auf Wohnwagen oder Bootsanhänger –
- Beihilfe zu Fahrtkosten für Mitglieder und Angehörige bei Ausfall des Fahrzeuges während des Urlaubes;
- Krankenrücktransport aus dem Ausland bei Unfall oder Krankheit eines ACE-Mitgliedes, seines mitreisenden Ehegatten und nicht in Arbeit stehender Kinder bis zu DM 2000,00 je Person;
- Rückflug aus dem Ausland;
- kostenloser Ersatzteileversand ins Ausland;
- Hilfe bei Totalschaden und Fahrzeugverlust im Ausland;
- Rechtshilfe;
- Haftunterstützung für die Familienangehörigen nach einer Verkehrsstrafe im Inland und Ausland;
- Beihilfe für Hilfsleistungen bei Verkehrsunfällen bis zu DM 1000,00.

Irreführend ist in der Aufstellung vom April 1977 die Belastung des ACE mit DM 58,00 für den Auslands-Rechtsschutz, während mit Ausnahme des KS die anderen Autoclubs mit DM 6,00 aufgeführt sind, obwohl diese Clubs Verkehrs-Rechtsschutz für Inland und Ausland zu wesentlich höheren Prämien als DM 58,00 anbieten. Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. Von Wirtschaftsjournalisten kann man erwarten, daß sie die erheblichen Unterschiede im Leistungsumfang, im Geltungsbereich und in der Dauer von Versicherungen kennen und – wenn sie vergleichen – solche erheblichen Unterschiede nicht unter den Tisch fallen lassen.

Die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung bietet den ACE-Mitgliedern mit der Jahresprämie von DM 58,00 im Inland und Ausland folgende Leistungen im Verkehrs-Rechtsschutz:

Schadensersatz-Rechtsschutz,
Fahrzeug-Vertrags-Rechtsschutz,
Straf-Rechtsschutz,
Führerschein-Rechtsschutz.

Diese Mitglieder haben Verkehrs-Rechtsschutz als Eigentümer, Halter oder Insassen aller bei Vertragsabschluß und während der Vertragsdauer auf sie zugelassenen Krafträder, Personen- und Kombiwagen und Anhänger einschließlich Wohnwagen sowie als Fahrer fremder nicht auf sie zugelassener Fahrzeuge. Es gibt also keine Sondergebühren für Wohnwagen und Bootsanhänger. Versichert sind außerdem alle Personen als berechtigte Fahrer oder berechtigte Insassen der auf das Mitglied zugelassenen Fahrzeuge. Diese ACE-Mitglieder sind auch als Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste in öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln versichert.

Das ist der umfassendste Verkehrs-Rechtsschutz, der in der Bundesrepublik angeboten wird. Er kann nicht mit dem Auslands-Rechtsschutz verglichen werden, wie er für DM 6,00 in der Tabelle aufgeführt wird.

Was den ACE-Mitgliedern für nur DM 58,00 angeboten wird, kostet für einen PKW in der Einzelversicherung nach der Capital-Tabelle DM 98,00, bei der Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung DM 96,00, für Angehörige des öffentlichen Dienstes DM 74,00 und zusätzlich für Anhänger und Wohnwagen DM 24,00.

Völlig irreführend ist die Belastung des ACE in der Spalte „Vollkasko" mit DM 142,10.

Hier wird der Eindruck erweckt, als könnten ACE-Mitglieder nur bei einer bestimmten Versicherung für eine Prämie von DM 142,10 Kaskoversicherungen abschließen. Das ist falsch. Beispielsweise können die ACE-Mitglieder, die im öffentlichen Dienst beschäftigt sind, ebenso wie etwa die Mitglieder des KVDB für DM 98,10 eine Kaskoversicherung abschließen.

Wenn man beide Aufstellungen der Zeitschrift „Capital" miteinander vergleicht und die tatsächlichen Verhältnisse beim ACE berücksichtigt, drängt sich mir der Schluß auf, daß es sich bei der Veröffentlichung vom April 1977 um eine sehr nachlässige und oberflächliche Darstellung oder um eine absichtliche Herabsetzung des ACE handelt. Das können wir uns nicht gefallen lassen. In unserer Zeitschrift ACE-Lenkrad mit einer Auflage von über einer halben Million, die von mehr als zwei Millionen Autofahrern gelesen wird, werden wir alle falschen Darstellungen zurückweisen und richtigstellen, denn wir werden es nicht zulassen, daß unser gewerkschaftlicher Autoclub aus Animosität gegenüber der Gewerkschaftsbewegung heruntergesetzt wird.

Ernst Baumann

So heißen die Autobahnen

Wenn Sie über die Autobahn in den Urlaub fahren wollen oder müssen, dann sollten Sie diese Geschichte lesen: Denn nur die genaue Kenntnis der Bezeichnung dieser Schnell- und Staurouten und eine gewisse geographische Sicherheit bewahren den urlaubsfrohen Autofahrer vor schierer Verzweiflung.

Im Verkehrsbericht 1970 hat die Bundesregierung eine umfassende Numerierung des gesamten Bundesautobahnnetzes angekündigt. In der Zwischenzeit ist das System teilweise eingeführt. Die gesetzliche Grundlage liegt in Paragraph 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Damit wird die bisherige interne Numerierung der Autobahnen abgelöst. Seit 1975 müssen die neuen Autobahnnummern sogar in den Haushaltsunterlagen verwendet werden und auch in den offiziellen Karten. Die neue Numerierung dient nicht nur der Verwaltung als Ordnungssystem, sie soll vor allen Dingen auch dem Autofahrer das Auffinden des richtigen Fahrweges und damit der idealen Strecke erleichtern. Allerdings wird es noch einige Jahre dauern, bis die Autofahrer das neue Nummernsystem auswendig kennen. Das System ist übrigens Bestandteil der Straßenverkehrsordnung und dient auch als Grundlage bei Verkehrswarnmeldungen. Im Laufe des Jahres werden allerdings verschiedene Autobahnen kritisch bleiben und häufig Anlaß zu Verkehrsstörungen bilden. Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle hat die Länderverkehrs- und Innenminister gebeten, auf diesen Autobahnen dafür zu sorgen, die möglichen Störungen zu begrenzen. Er stützte sich dabei auf die Erfahrungen der letzten Jahre und nannte folgende gefährdeten Autobahnstrecken:

Hamburg – Schleswig (A 7)
Autobahnende bei Schleswig/Jagel

Hannover – Ruhrgebiet (A 2)
Im Bereich des Kamener Kreuzes und des Westhofener Kreuzes sowie der anschließenden Strecken

Ludwigshafen – Köln (A 61)
Teilstrecke Bad Neuenahr/Ahrweiler – Autobahnkreuz Köln/West und Autobahnring Köln

Kassel – Frankfurt (A 5)
Zwischen Westkreuz Frankfurt und Frankfurter Kreuz

Frankfurt – Basel (A 5)
Zwischen Karlsruher Dreieck und Bruchsal und am Autobahnende bei Weil/Rhein

Stuttgart – München (A 8)
Im Bereich des Stuttgarter Dreiecks, in Teilstrecke Kirchheim/Teck – Aichelberg und am Autobahnende vor München

Frankfurt – Nürnberg (A 3)
Im Bereich des Biebelrieder Dreiecks und des Nürnberger Kreuzes

Nürnberg – München (A 9)
Zwischen Allershausen und Kreuz München – Nord

München – Salzburg (A 8)
Im Bereich des Kreuzes München-Brunnthal und des Inn-



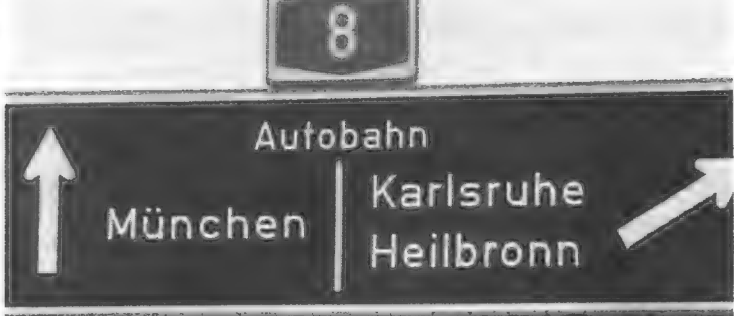
taldreiecks sowie zwischen München und Holzkirchen.

Im folgenden die offizielle Bezeichnung der Autobahnen von A 1 – sie läuft von Heiligenhafen bis nach Saarbrücken – bis zur A 99, was gleichbedeutend ist mit dem Autobahnring München.

Autobahnnummer	Streckenverlauf	bisherige Numerierung
A 1*)	Heiligenhafen – Lübeck – Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Köln – Saarbrücken	B 207 A 11 A 14 A 110 A 74 A 76 B 327
A 2	(Magdeburg) – Helmstedt – Braunschweig – Hannover – Dortmund – Oberhausen – Duisburg – (Venlo)	A 2 A 79
A 3	(Arnheim) – Oberhausen – Köln – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – (Linz)	A 70 A 2 A 15
A 4*)	(Genk) – Aachen – Köln – Olpe – Bad Hersfeld – (Eisenach)	A 71 A 15 B 55n A 73 A 23
A 5	A 22 – Bremen – Bad Oeynhausen – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe – Freiburg – (Basel)	B 212 A 100 A 10 A 81 A 10
A 6	(Metz) – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Heilbronn – Nürnberg – Waidhaus – (Plzeň [Pilsen])	A 20
A 7	Abenra (Appenrade) – Flensburg – Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Ulm – Füssen – (Reutte)	A 10 A 23 A 24 A 85
A 8*)	(Luxembourg) – Saarlouis – Pirmasens – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – (Salzburg)	B 406 B 10 B 10n A 76 A 21 A 99 A 21
A 9*)	(Berlin) – Hof – Bayreuth – Nürnberg – München	A 3
A 10	Stadtring Berlin	A 53
A 11	Zubringer Hamburg und Westtangente	A 1 A 54
A 12	frei	–
A 13	frei	–
A 14	frei	–
A 15	A 10 – Dreilinden (Avus)	A 52
A 16	frei	–
A 17	frei	–
A 18	frei	–
A 19	frei	–
A 20	frei	–
A 21	Kiel – Bad Segeberg – Bargteheide (A 1)	B 404
A 22	(Winschoten) – Bremervörde – Elmshorn – Lübeck (A 1)	A 101
A 23	Heide – Hamburg (A 7)	B 5 B 204 B 5
A 24	Hamburg – (Berlin)	A 1
A 25	frei	–
A 26	Himmelpforten (A 22) – Hamburg-Harburg	B 73n B 73
A 27	Cuxhaven – Bremerhaven – Bremen – Walsrode (A 7)	A 12
A 28	Westerstedt (A 22) – Oldenburg – Delmenhorst (A 5)	B 75
A 29	Wilhelmshaven – Oldenburg – Alhorner Heide (A 1)	A 107
A 30	(NIEDERLANDE) – Rheine – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover (A 7)	A 64 B 61 B 65
A 31	Norden – Emden – Nordhorn – Oberhausen – Wuppertal – Bad Honnef (A 3)	B 70 A 113
A 32	Schwarmstedt (A 7) – Celle – Wolfsburg – (DDR)	B 214 B 188
A 33	Bramsche – Osnabrück – Bielefeld – Paderborn – A 44	B 68 B 68n B 480
A 34	frei	–
A 35	Nienburg – Hannover – Hameln – (A 5)	B 6 B 217 B 1 A 106 B 66n

Die mit einem *) gekennzeichneten Nummern weisen für eine Übergangszeit eine veränderte Streckenführung auf (siehe Übersicht).





Autobahnnummer	Streckenverlauf	bisherige Numerierung
A 36	Hameln – Goslar – Bad Harzburg – (DDR)	A 106
A 37	Bergen – Celle – Hannover – Hildesheim	B 3 B 6
A 38	frei	–
A 39	(A 7) Hamburg-Harburg – Lüneburg – Uelzen – vorläufige Unterbrechung Wolfsburg – Braunschweig – AD Salzgitter (A 7)	B 4 B 950 B 490n
A 40	A 42 – Kamp-Lintfort – Marl – Recklinghausen – Lünen – Hamm – A 2	B 510 B 1120
A 41	A 31 – Marl – Wanne-Eickel – Wattenscheid – A 1	B 224n B 227n B 51
A 42	Kamp-Lintfort – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund – Kamen	B 1103 A 78
A 43*)	Gütersloh (A 47) – Münster – Recklinghausen – Bochum – Hattingen – Wuppertal – Köln (A 3)	(B 64) B 51 A 77
A 44*)	(Liège) – Aachen – Lichtenbusch – Mönchengladbach – Krefeld – Düsseldorf – Bochum – Dortmund – Soest – Kassel – Wildeck (A 4)	A 15 B 1 B 1n B 57z B 57 B 9 A 140 A 16
A 45	Datteln – Recklinghausen – Hagen – Olpe – Siegen – Gießen – Aschaffenburg – Heilbronn – Kirchheim unter Teck (A 8)	B 235n A 13
A 46	A 56 – Rheydt – Düsseldorf – Wuppertal – Neheim-Hüsten – Brilon – einbahnige Unterbrechung – Northeim (DDR)	B 1109 B 1 A 14z A 201 B 7n A 105
A 47	Bielefeld – Gütersloh – Lippstadt – A 44	B 61 B 55
A 48*)	A 1 – Ulmen – Koblenz – Gießen – Hattenbach (A 4/A 7)	A 74 A 10
A 49	Kassel (A 7) – Gießen – Frankfurt – Darmstadt (A 5)	B 3n B 3 A 91
A 50	frei	–
A 51	Aachen A 46 – einbahnige Unterbrechung bis A 61 – Viersen – Krefeld	B 57n B 57z
A 52	(Roermond) – Mönchengladbach – Düsseldorf – Essen – Gladbeck (A 41)	B 230 B 7n B 7 B 288 B 224
A 53	frei	–
A 54	(Heerlen) – Jülich – Solingen – Lüdenscheid – Werdohl (B 236)	B 55 B 229z B 229
A 55	A 2 – Krefeld – Grevenbroich – A 61	B 9n B 9 A 220
A 56	Selfkant – Jülich – Düren – Euskirchen – Bonn – Waldbröl	B 56n B 56z B 478n
A 57	(NIEDERLANDE) – Goch – Moers – Neuss – Köln	A 14
A 58	frei	–

Die mit einem *) gekennzeichneten Nummern weisen für eine Übergangszeit eine veränderte Streckenführung auf (siehe Übersicht).

Autobahnnummer	Streckenverlauf	bisherige Numerierung
A 59	Wesel – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Linz	B 8 B 8n B 42
A 60	(BELGIEN) – Steinebrück – Bad Kreuznach – Mainz – Rüsselsheim (A 67)	A 80 B 9 A 92
A 61	(Venlo) – Mönchengladbach – Euskirchen – Koblenz – Ludwigshafen – Speyer – A 6	B 7 B 59 B 1111 A 14 A 83
A 62	(A 48) bzw. A 1 AD Otzenhausen – Landstuhl – Pirmasens (A 8)	A 76
A 63	Mainz – Kaiserslautern (A 6)	B 40
A 64	frei	–
A 65	frei	–
A 66	Rüdesheim – Wiesbaden – Frankfurt – Schlüchtern – Fulda (A 7)	B 42 B 40 A 80
A 67	(A 3) AD Mönchhof – Darmstadt – Mannheim (A 6)	A 81 A 10
A 68	frei	–
A 69	(A 61) Schifferstadt – Bellheim – (FRANKREICH)	A 14
A 70	A 7 – Schweinfurt – Bamberg – AD Bayreuth (A 9)	B 26 B 26n B 505
A 71	frei	–
A 72	frei	–
A 73	Bamberg – Nürnberg	B 4n
A 74	frei	–
A 75	Westumgehung Nürnberg: Erlangen (A 73) – Hilpoltstein – A 9	A 126
A 76	frei	–
A 77	Nürnberg – Weißenburg – Donauwörth (A 91)	B 2n B 2
A 78	frei	–
A 79	frei	–
A 80	Germersheim (A 69) – Bruchsal – Stuttgart – Esslingen – Ulm – A 7	B 35 B 10 B 10n B 19
A 81	A 7 – Würzburg – Stuttgart – Rottweil – Konstanz – (Winterthur)	A 23
A 82	AD Karlsruhe (A 5) – Pforzheim – Stuttgart	A 21 A 76 B 295
A 83	A 45 – Stuttgart – Tübingen – Donaueschingen	B 27 B 27n B 27
A 84	(Straßburg) – Kehl – Freudenstadt – Reutlingen – Kirchheim unter Teck (A 8)	B 28n B 297 B 297n
A 85	A 6 – Schwäbisch Hall – Waiblingen – Stuttgart – Metzingen – Riedlingen – Ravensburg (A 89)	B 19 B 14 B 312 B 312n B 32 B 32n
A 86	(Colmar) – Breisach – Freiburg – Riedlingen – Ulm – A 7	A 84 B 311n
A 87	(A 80) Stuttgart – Schwäbisch Gmünd – Aalen – A 7	B 29
A 88	(A 85) Riedlingen – Biberach – Memmingen (A 7)	B 312n
A 89	Günzburg (A 8) – Ulm – Biberach – Friedrichshafen/Bodensee	B 10n B 30n B 30
A 90	Augsburg (A 91) – Wolnzach – Regensburg (A 93)	A 88
A 91	Feuchtwangen (A 7) – Donauwörth – Augsburg – Landsberg a. L. (A 96) – Unterbrechung durch einbahnige B 17 – Steingaden – Füssen	B 25n B 2n B 17n
A 92	München (A 99) – Landshut – Deggendorf (A 3)	A 120
A 93	Hof (A 9) – Weiden – Regensburg – Landshut – Rosenheim – Kiefersfelden	B 15n A 88 B 299n
A 94	München (A 99) – Mühldorf (A 93) – Simbach (Grenze)	B 12n
A 95	München – Garmisch-Partenkirchen	A 22
A 96	(Bregenz) – Lindau – Memmingen – Landsberg a. L. – München	A 24 B 18 B 12
A 97	frei	–
A 98	Lörrach – Waldshut – (Schaffhausen) – Singen – Kempten – Penzberg – Dettendorf (A 8)	A 22 A 86
A 99	Autobahnring München	A 99

Die mit einem *) gekennzeichneten Nummern weisen für eine Übergangszeit eine veränderte Streckenführung auf (siehe Übersicht).

Mitglieder werben Mitglieder

Wer bis zum neues Mitglied gewi Bei der „Tour

Die Tour de Chance, das ist die große Mitgliederwerbeaktion des ACE, bei der jeder Aufnahmeschein, den Sie uns bis zum 31. Juli 1977 schicken, ein Glückslos wird. Jede Neuaufnahme kann einen dicken Gewinn bringen. Vielleicht für Sie. Machen Sie mit.

Wir machen es Ihnen schmackhaft, für den ACE zu werben.

Für jedes neue Mitglied, das Sie für den ACE gewinnen, gibt es 5 Mark. Wie bisher. Für jedes neue Mitglied, das Sie bis zum 31. 7. 1977 werben, gibt es eine „Eintrittskarte" zur Tour de Chance.

Die Tour de Chance ist eine Strecke voller Gewinne. Vielleicht haben Sie Glück. Versuchen Sie es mal.

500 Preise. Einer kann für Sie sein.

Eine Kreuzfahrerreise durch Deutschland.

Im bequemen Reisewagen. Mit erfahrenem ACE-Fahrer. Kreuz und quer durch Deutschland. Zu den schönsten Plätzen zwischen Nordsee und Alpen. 10 Tage lang.

3 Wunschreisen – wohin Sie wollen, wie lange Sie wollen, mit wem Sie wollen.

Es gibt nur eine Bedingung: Jede Reise darf nicht teurer als 2500 Mark werden.

3 Luftboote, die auch segeln können.

Aufgepumpt trägt das Luftboot drei Erwachsene und ein Kind. Sie können damit rudern – aber auch segeln. Die Besegelung liefern wir mit.



3 Kamera-Ausrüstungen für „Fortgeschrittene".

3 komplette Kamera-Ausrüstungen. Mit Normalobjektiv, Weitwinkel und Tele.



10 Koffersets – damit Sie für jede Reise den richtigen Koffer haben.

10 mal 3 Koffer, die, ineinandergestellt, nur den Platz von einem brauchen.

31. Juli 1977 ein nnt, kann gewinnen. de Chance."



80 Reise-plaids.
200 Grillgeräte.
200 ACE-Auto-Atlanten.

Schicken Sie bitte die Aufnahmeanträge so schnell es geht – aber spätestens bis zum 31. 7. 1977 (Poststempel) – an die ACE-Hauptverwaltung, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50.

Und denken Sie daran: Je mehr Neuaufnahmen Sie machen, um so größer sind Ihre Chancen.

Wir machen es Ihnen leicht, für den ACE zu werben.

Damit das Werben leichter wird, gibt es jetzt die neuen Aufnahmescheine mit dem Leistungsangebot. (Ein Aufnahmeschein ist in diesem Heft auf Seite 74.)

Ein besonders gutes Werbemittel ist der Tour-de-Chance-Prospekt, den es in allen ACE-Geschäftsstellen gibt. Und ein besonders gutes Werbeargument: Auch die vom 1. 4. 1977 bis 31. 7. 1977 geworbenen neuen Mitglieder haben 500 Gewinnchancen. Bei der Tour de Chance.

Das wichtigste Werbeargument aber, das sind die Leistungen des ACE.

Für 28 Mark
Clubleistungen, die beispielhaft sind. Zum Beispiel:

Kfz-Rückholdienst im Inland und aus dem Ausland, Krankenrücktransport, Kreditschutz, Beihilfe bei Wild- und Glasbruchschäden, Clubzeitschrift und die vielen, vielen Service-Leistungen.

Für 58 Mark
die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung, die alles abdeckt.

Die Schadenersatz-, Fahrzeug-Vertrags-, Straf- und Führerschein-Rechtsschutz enthält.

Für 2 Mark
die Verkehrs-Unfallversicherung, die schon nach 48 stündigem Krankenhausaufenthalt zahlt.

200 DM Krankenhausgeld erhält das ACE-Mitglied, das durch einen Verkehrsunfall mindestens 2 Tage ins Krankenhaus muß. Ab 3. Krankenhaustag gibts 10 DM täglich. Insgesamt bis zu 400 DM.

Für 20 Mark
die Kraftfahrt-Pannenversicherung, die jedem Vergleich standhält.

Die jeden Einzelfall abdeckt und nicht nur eine Panne im Jahr. Die jede Panne mit bis zu 50 DM erträglicher macht, die die Kosten für Bergen und Abschleppen zur nächsten Werkstatt bis 50 km im Inland und bis 75 km im Ausland übernimmt.



Nachschulung junger Verkehrsteilnehmer

Sanktionierter Etiketten-schwindel

Politischer Etikettenschwindel, als Appetitanreger? Für ein wissenschaftlich wohlabgeschmecktes Rezept, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit! Motto: Mancher muß erst zum rücksichtnehmenden Verhalten nach „Abschluß der Kinderstube" erzogen, ja, mancher muß sogar zum Überleben „verleitet" werden. Trickreich. Denn mancher groß gewordene, aber Kind gebliebene Zeitgenosse betrachtet das Auto als vergrößertes Spielzeug – und benimmt sich damit auch so. Zeigt den anderen – was er für ein Kerl ist. Und macht dabei unter Umständen nicht nur das „Spielzeug" kaputt. Auf eine wohlmeinend-raffinierte Art und Weise soll diesem Typ Verkehrsteilnehmer jetzt geholfen werden. Nur: Jene, die der „Nachhilfe" dringend bedürfen (weil ihnen noch die Reife zur Einsicht fehlt), sie könnten den „Etikettenschwindel zur Durchsetzung eines fürsorglich ausgerichteten Erziehungsprogramms" zu schnell erkennen, durchschauen. Und dann?

Na, das fängt doch gut an. Um präzise zu bleiben: Es fing gut an. Nämlich mit dem „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1973" und dem „Vollzugsplan zum Programm der Bundesregierung vom 23. November 1973". In der Bundestags-Drucksache 7/3685 steht unter „7.12 Schwerpunkte des Forschungsprogramms 1974", daß das zur Verbesserung der Sicherheit auf unseren Straßen dringend erforderliche Tun voraussetzt, daß das „Verhalten und Fehlverhalten von Kraftfahrern, insbesondere von Fahranfängern, sowie (die) Entwicklung geeigneter Einwirkungsmöglichkeiten" wasserdicht erforscht und daraus ebenso praxisgerechte wie zeitgemäße Konsequenzen zu ziehen seien. In dem „Auftrag an die Fachleute" heißt es: „Die Ausbildung zum Kraftfahrer und die Nachschulung auffällig gewordener Fahrer sind ein zentrales Problem der Verkehrssicherheit. Für das Bereitstellen verbesserter wissenschaftlicher Grundlagen sind Analysen des Verhaltens und der Belastbarkeit des Kraftfahrers ebenso notwendig wie Untersuchungen über die Gründe möglichen Fehlverhaltens besonders der Fahranfänger."

Der Fahranfänger nicht etwa deshalb, weil Anfänger pauschaliert eben Anfänger, Grünschnäbel des Verkehrs sind, sondern aus diesen Gründen:

Im Auftrag von Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle hat unter der Leitung von Professor Dr. Günter Kroj eine Projektgruppe der dem Ministerium unterstellten BAST-Bundesanstalt für Straßenwesen in einer Sonderauswertung amtlicher Unfallstatistiken und Befragungen ermittelt und als unter wissenschaftlich-objektiven Kriterien für richtig befunden, „daß Fahrer mit bis zu zwei Jahren Fahrpraxis etwa zwei- bis dreimal so oft in Unfälle verwickelt sind wie diejenigen Autofahrer, die ihren Führerschein länger als sechs Jahre besitzen. Dabei ist das wichtigste Ergebnis, daß Fahrer im Alter von 25 bis 55 Jahren, die ihren Führerschein weniger als zwei Jahre besitzen, keine wesentlich höheren Unfallquoten aufweisen als gleichaltrige Fahrer mit längerer Fahrpraxis. Die höhere Unfallbelastung der jungen Kraftfahrer trägt zudem auch spezifische Züge." – Bei allem Respekt vor den Aufgaben und der Leistung unserer Polizei: Daß sie als quasi wissenschaftliche Hilfsarbeiter und Zuträger die Hauptursachen der Unfälle junger Kraftfahrer (wohlgemerkt: nicht jugendlicher Kraftfahrer!) ermittelten und benennen, das macht nach dem immer noch nicht widerlegten Erkenntnisstand, demzufolge eine Kette nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied, die Studie der BAST nicht gerade zu dem, was sie sein sollte – und sein könnte: Eine wissenschaftlich durchgehend abgesicherte, mit den Möglichkeiten moderner Forschungsmethoden ermittelte Daten- und Fakten-Basis für folgerichtige Maßnahmen.

Gerechterweise muß man sagen, daß dies aber wohl kaum auf das „Konto Unvermögen" der BAST-Wissenschaftler geht, sondern auf das der mitelbewilligenden und Prioritäten setzenden Politiker. Sie wiederum, lobt der Bundesverkehrsminister, sind (zwar) zur kooperativen Zusammenarbeit „zwischen dem Bund und den beteiligten Ländern" bereit – interpretieren die Ergebnisse der BAST-Studie aber nach ihrem Gusto. Föderalistisch. Was trotz aller unterschiedlichen Auslegung und Reaktion in den einzelnen Bundesländern (über die im einzelnen noch zu reden sein wird) aber immer noch besser ist als nur die Kenntnisnahme der Tatsache, daß hier versucht wurde, ein Problem an der Wurzel zu packen. Denn häufig schon sind derartige Untersuchungsergebnisse zur Initialzündung für eine Kettenreaktion von Zwangsläufigkeiten geworden, die den Landespolitikern so gar nicht ins Konzept paßten.

Als typische Fehlverhaltensweisen mit „spezifischen Zügen" werden das Abkommen von der Fahrbahn und Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr (durch freiwilliges beziehungsweise unfreiwilliges Verlassen der rechten Fahrbahnseite) genannt. Gravierender Zusatz: In erster Linie! Überproportional groß sind auch jene Unfallarten und Unfallursachen, die im engeren Sinne mit überhöhten Geschwindigkeiten in Verbindung zu bringen sind. Stichprobenartige

Untersuchungen im internationalen Raum, heißt es in der BAST-Studie, bestätigten die Hypothese dieses spezifischen Anfängerrisikos, „sowohl im Hinblick auf spezifische Unfalltypen, als auch bezüglich spezifischer Altersgruppen“. Konturenscharf aber wird die Bedeutung dieser Erkenntnisse durch den Hinweis auf einen Report der OECD-Road-Research-Group S 10 „Driver Instruction“. Darin wird dem Problem des Anfängerrisikos ein ähnlich schwerwiegender Einfluß auf die gesamte Verkehrssicherheit beigemessen, wie dem Problem „Alkohol am Steuer“.

Was dem allgemeinen Erfahrungswert entspricht und den Immer-alles-besser-Wissenden, den sich selbst nie kritisch beurteilenden Dreimalklugen so richtig ins Konzept ihrer Verallgemeinerungen passen wird, das geht aus einer Teiluntersuchung der BAST-Studie hervor. Danach zeigen sich bedeutsame und durchgängige Unterschiede zwischen jungen Fahranfängern und den übrigen Fahrern nur bei der Einstellung zur Geschwindigkeit und zum Geschwindigkeitsverhalten.

„Daraus ziehen die Wissenschaftler den Schluß, daß der Lebensreife, das heißt dem Faktor ‚Jugendlichkeit‘, und den damit zusammenhängenden Einstellungen und Verhaltensweisen eine ausschlaggebende Bedeutung für die unangepaßte Verkehrsteilnahme jüngerer Fahrer zukommt.“ Man kann nur hoffen, daß bei der allgemeinen Kenntnis darüber, wie Unfallprotokolle zum Teil zustande kommen, sich die BAST nicht nur auf jene der Polizei gestützt hat und dies gleichermaßen für eine mitverwendete Studie des HUK-Verbandes (Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer e.V. Hamburg) gilt. Wie dem auch sei: „Die Autoren ziehen den Schluß, daß dem Faktor ‚Jugendlichkeit‘ in Verbindung mit dem Faktor ‚Unerfahrenheit am Steuer‘, und den damit zusammenhängenden Einstellungen und Verhaltensweisen eine ausschlaggebende Bedeutung für die unangepaßte Verkehrsteilnahme jüngerer Fahrer zukommt.“

Nicht durch mehr oder minder drastische Strafen wollen die BAST-Wissenschaftler dem „Verhaltensdefizit“ junger Fahranfänger beikommen, sondern durch pädagogisch ausgeklügelte Nachschulungsprogramme. „Um bereits in der ersten Phase der wissenschaftlichen Grundlegung juristische, verwaltungsrechtliche und organisatorische Belange berücksichtigen“ zu können, wurden einschlägige Fachleute aus den unterschiedlichsten Wissenschaftsbereichen und Praktiker (zum Beispiel Vertreter der Fahrlehrerschaft) mit der Erarbeitung optimierter Nachschulungsmodelle betraut und in einem Team zusammengefaßt. Sie sollen in der ersten Phase, dem bis Mitte 1977 dauernden Vortest, die Entscheidungsgrundlagen zur Lösung des Problems „Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern und Möglichkeiten gezielter Nachschulung“ erarbeiten (und zwar unter Berücksichtigung ausländischer Erfahrungen). In der zweiten, bis etwa Mitte 1978 dauernden Phase soll dann die praxisgerechte Programmausarbeitung erfolgen.

Ein Indiz dafür, daß hier mit allen Möglichkeiten einschlägiger Wissenschaftsbereiche zumindest der Versuch unternommen wird, ein Problem nach zeitgemäßen, vor allem aber objektiven Kriterien zu lösen, ist der Plan, demzufolge die Versuche zur Verbesserung der Nachschulungsprogramme noch bis 1980 fortgeführt und die Ergebnisse somit aktualisiert werden.

Konkretes Ziel der Nachschulung junger Fahranfänger ist es, durch ein Bündel von Maßnahmen sicherzustellen, daß nicht das Fehlverhalten angeprangert und wie ansteckender Aussatz behandelt wird, sondern daß durch altersgerechte Schulung von Kindesbeinen an die Ursachen dafür bewußt gemacht – und weitgehend reduziert werden. Deshalb sieht das BAST-Programm unter anderem vor:

- Bewußtmachung der erhöhten Gefährdung junger Fahranfänger.
- die Auseinandersetzung mit eigenen und gruppenspezifischen Fehlverhaltensweisen.
- die Verminderung der Risikobereitschaft der jungen Fahranfänger.
- die Verbesserung ihrer verkehrsspezifischen Wahrnehmung.
- die Betonung der sozialen Einstellung zum Verkehr, also die Darstellung der Vorteile partnerschaftlichen Verhaltens und
- die Vermehrung des juristischen und des die Fahrphysik

→



betreffenden technischen Wissens.
Was den gutmeinenden BAST-lern noch fehlt, das ist der juristische Treibsatz, der jene, die's dringend nötig haben, zu der Einsicht bringt, daß die Teilnahme an einem Nachschulungskurs keine Strafexpedition und kein verkehrsbezogener Hilfsschüler-Kurs ist, sondern ein notwendiges Fitneß-Training. Wohlgemerkt, es geht nicht darum, Zwang auszuüben. Es geht darum, juristisch abgesicherte Anreize zu bieten. Denn, so Professor Dr. Kroj: „Es ist klar, daß man den Zielen nur näher kommt, wenn es gelingt, die Teilnehmer an den Kursen entsprechend zu engagieren und zu motivieren. Das wiederum dürfte in einem Frontalunterricht, wie er durch den üblichen Verkehrsunterricht repräsentiert wird, kaum zu erreichen sein." Bestimmt nicht, denn sowohl das Ausbildungsprogramm unserer Fahrschulen ist dringend reformbedürftig als auch das des Verkehrsunterrichts mit Bestrafungscharakter. Wer mangels eigener Fähigkeiten nicht in der Lage ist, seine teilweise katastrophale Verursacher-Funktion zu erkennen und in den Griff zu bekommen, der wird andererseits auch kaum in der Lage sein zu erkennen, welchen Vorteil das Nachschulungsprogramm ihm bietet. Also muß ihm ein seinem geistig-moralischen Niveau angepaßtes „Angebot" gemacht werden, das er akzeptiert, annimmt. Sinkt das Niveau der Uneinsichtigkeit auf eine für die übrigen Verkehrsteilnehmer – wegen hochgradiger Gefährdung – nicht mehr akzeptable Stufe, dann hat dieser Zeitgenosse eben das Recht des Umgangs mit einem Auto verwirkt. Bleibt die Frage, ob man erst abwarten muß bis Unheil angerichtet wurde oder ob es nicht auch möglich ist, Bewertungs- und Bewährungs-Kriterien zu finden, die dazu beitragen, von vorneherein das Schlimmste zu verhindern. Denn das Recht ein Auto zu fahren ist doch dort verwirkt, wo Uneinsichtigkeit, Unfähigkeit und Rücksichtslosigkeit dominieren.
Seit Anfang März diesen Jahres werden die ersten, das Nachschulungs-System testende Kurse durchgeführt. Dazu bereit erklärt haben sich vier Bundesländer mit folgenden Städten: Baden-Württemberg mit Mannheim/Heidelberg, Bayern (das Fortbildungskurse für jedermann propagiert), Niedersachsen mit Hannover Stadt und Land, Nordrhein-Westfalen mit Bielefeld, Duisburg und Köln und Rheinland-Pfalz mit der Landeshauptstadt Mainz und dem Lankreis Mainz/Bingen.
In diesen Städten und Landkreisen werden „diejenigen 18- bis 24jährigen Fahrerlaubnisinhaber erfaßt und nachgeschult, die innerhalb der ersten zwei Jahre nach Erwerb der Fahrerlaubnis durch einen für junge Fahranfänger typischen Verstoß aufgefallen sind oder mit neun Punkten im VKZ-Verkehrszentralregister in Flensburg eingetragen sind. Die Teilnahme an dem (unterschiedlich verteilten) zwölfstündigen Intensivprogramm zur Korrektur anfänger- und jugendspezifischer Einstellungs- und Verhaltensmängel ist kostenlos."
Die Devise: Dem Mann muß geholfen werden, schließt – so Professor Dr. Kroj – repressive, also unterdrückende Maßnahmen aus. Es wird also niemand „vorgeladen". Denn: man will keine Schnellbleiche, sondern eine Einstellungs- und Verhaltensänderung durch Argumente und Hilfen erreichen. Und dafür ist die freiwillige Teilnahme Voraussetzung – meinen die einen, bei denen es unterschiedliche Variationen gibt. In Bayern zum Beispiel werden die autofahrenden Verkehrsteilnehmer per Anzeigen in den Tageszeitungen pauschal zu den Fortbildungskursen eingeladen. Nicht so in den anderen Ländern, außer Rheinland-Pfalz, wo man viel politische Courage und ein realitätsbezogenes Gespür für das hatte, was man menschliche Schwäche nennt. Dort wartet man nicht erst ab, bis einer auffällt, sondern sagt: Da du zu der Gruppe der 18- bis 24jährigen gehörst, die seit maximal zwei Jahren einen Führerschein besitzen, fährst auch du, statistisch, zu risikoreich. Ergo laden wir dich (nach § 48 der StVO) zu einem Nachschulungskurs ein. Kommst du nicht, dann wird dir für die Uneinsichtigkeit ein Strafpunkt aufgebrummt. In Zusammenarbeit mit den Zulassungsbehörden und dem Kraftfahrtbundesamt wird in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen außerdem jenen jugendlichen Fahranfängern

- ein Ermunterungsbrief geschrieben, die im besonders risikoreichen ersten Jahr ihrer Verkehrsteilnahme unfall- und straffrei geblieben sind.
- Wer in den ersten beiden Jahren durch unspezifische Delikte oder Verstöße auffällt, der erhält einen unmißverständlichen Warnbrief.

Daß mit diesen Maßnahmen eine deftige Kritik an der derzeitigen Fahrschulausbildung und an der Führerscheinprüfung verbunden ist, das wird man zwar offiziell nicht bestätigen, es ist aber dennoch eine logische Folgerung aus der „versuchsweisen" Anordnung.
In allen beteiligten Bundesländern werden die Nachschulungskurse in Zusammenarbeit mit den medizinisch-psychologischen Instituten der Technischen Überwachungsvereine, der pädagogischen und psychologischen Institute von Hochschulen und der Sonderausbildungsstätten für Fahrlehrer durchgeführt. Erfaßt, eingeladen und nachgeschult werden jene 18- bis 24jährigen Führerscheininhaber, die innerhalb von zwei Jahren nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis

- durch einen für junge Fahranfänger besonders typischen Verstoß oder ein typisches Delikt aufgefallen sind und/oder
- mit neun Punkten im Verkehrszentralregister in Flensburg eingetragen sind.

Wenngleich die Teilnahme an dem 12stündigen Intensivprogramm zur Korrektur anfänger- und jugendspezifischer Einstellungs- und Verhaltensdefizite kostenlos ist, schien den meisten Mitmachern die Anwendung eines ebenso ködernden wie meiner Meinung nach zwar verständlichen aber dennoch unlauteren Tricks mit möglichem Bumerangeffekt notwendig. Angeblich von Bayern ausgehend wird den Kursteilnehmern eine Punkte-Gutschrift vorgegaukelt. Vorgegaukelt deshalb, weil es weder für die Teilnahme an den Nachschulungskursen eine rechtliche Handhabe gibt, noch und geschweige denn eine Belohnung in Form einer Punkte-Tilgung im Flensburger Verkehrszentralregister, in dessen Verkehrssünderkartei.
Man muß sich fragen, was sich die zuständigen, die dafür verantwortlichen Politiker und Verwaltungsbeamten (kann man sagen) gedacht haben, als sie diesen Etikettenschwindel sanktionierten. Denn von einer Gutschrift, also einer Tilgung von Strafpunkten in der Flensburger Kartei, davon kann überhaupt keine Rede sein.
Wer „freiwillig" teilnimmt, der bekommt eine Bescheinigung über den Abschluß des Kurses. Damit erreicht der auffällig gewordene Autofahrer immerhin einen Punkte-Aufschub! Und das sollte doch ausreichend sein, um das Kind beim richtigen Namen nennen zu können. Wer zum Beispiel mit neun Strafpunkten als Absolvent eines Nachschulungskurses für einen Mahnbrief ansteht, der bekommt ihn zum Beispiel erst, wenn er sein Konto auf 12 Punkte angereichert hat. Oder: Wer es auf 14 Punkte gebracht hat und damit die theoretische oder unter Umständen sogar die praktische Fahrerlaubnisprüfung wiederholen muß, der hat noch eine Chance – bis sein Konto 17 Strafpunkte aufweist. Oder: Wer innerhalb von zwei Jahren 18 Punkte „gesammelt" hat und in der Regel seinen Führerschein los ist, der darf als Teilnehmer eines Nachschulungskurses weitere drei Punkte als Nachweis des Unvermögens dazuaddieren.
Man sollte meinen, daß dieser Anreiz zu verkehrsgerechterem, partnerschaftlicherem Verhalten ein ausreichendes Zugeständnis für Einsichtige ist, um verbale Mißverständnisse auszuschließen und keine falschen Hoffnungen erwecken zu müssen. Wer das nachlesbare Maßnahmenbündel der Bundesanstalt für Straßenwesen „studiert", der kann sich nur die Frage stellen, wieso eigentlich nicht alle Bundesländer am Ergebnis dieser Studie partizipieren, in der übrigens von Punkte-Gutschrift keine Rede ist. Man sollte annehmen dürfen, daß allein die komprimierte Aussage in der Kurzfassung der Studie zum Mitmachen „verpflichtet": „Die Ergebnisse der Untersuchung verlangen nicht nur eine Neuorientierung für die Nachschulung, sondern auch für Fahrschule und Prüfung: zum einen die zielgruppenorientierte Herausstellung der Gefahren des Straßenverkehrs in ihrer Bedeutung für die Erlebens- und Erfahrungswelt des jungen Fahranfängers und zum anderen eine Betonung der altersbedingten typischen Stärken und Schwächen anstelle einer Überbetonung von Fahrzeugtechnik und Straßenverkehrsordnung." Einerseits der faule Köder, andererseits faule Ausreden zur Enthaltsamkeit. Schade. Schade für eine im Ansatz so gute Sache.
Wolfgang Schachermeier

Das Neue an der thermo-elastic Super von Bosch: Kupfer im Kern.

Weil Kupfer besonders wärmeleitfähig ist, hat Bosch in die Chrom-Nickel-Mittelelektrode der neuen Zündkerze einen kupfernen Kern eingebaut. Damit lösen sich zwei Kernprobleme, die im Verkehrsalltag von heute dem Autofahrer immer wieder zu schaffen machen: Die Verrußung bei sehr niedrigen und die Überhitzung bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

Keine Zündaussetzer, kein Überhitzen.

Schon bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten kann sich die neue Kerze selbst von Rußrückständen freibrennen. Weil es Bosch gelungen ist, die Isolator-Oberfläche größer und damit schneller aufheizbar zu machen. Es gibt praktisch keine Zündaussetzer mehr, und kein teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgejagt. (Dafür volle Motorleistung und umweltfreundlichere Abgase.) Und bei hohem Dauertempo auf der Autobahn ist die Überhitzungsgefahr so gut wie ausgeschlossen, weil der Kupferkern selbst extreme Temperaturen sofort ableiten kann.

Im Stadtverkehr keine Verrußungen mehr.



Die Kerze für den strapaziösen Wechselverkehr.

Wann brauchen Sie solch eine Hochleistungskerze? Wenn extrem wechselnde Verkehrsbedingungen bei Ihnen an der Tagesordnung sind.



Keine Überhitzung bei hohem Dauertempo.

Wenn Sie oft Stadt und oft Autobahn fahren. Oft mit niedrigen und oft mit hohen Betriebstemperaturen. Dann macht sich die thermo-elastic Super von Bosch doppelt und dreifach bezahlt. Denn sie bringt volle Leistung, hilft Benzin sparen und bewahrt vor unnötigen Motorschäden.



thermo-elastic Super von Bosch.

Denn die Verkehrsverhältnisse können Sie sich nicht aussuchen.

BOSCH

KI 577 BMZ

Zum Autofahren gehört Umsicht.





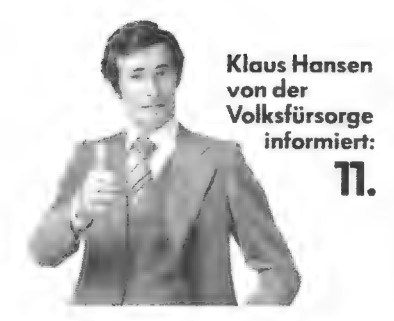
Für Mutti einfach selbstverständlich: Rund ums Auto muß alles versichert sein.





Aber auch eine starke Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:

11.

„Klick – erst gurten, dann starten" diesen Apell kennen Sie bestimmt. Doch wußten Sie, daß Ihnen die Volksfürsorge aus einer Insassen-Unfallversicherung zusätzlich Unfallkrankenhaustagegeld zahlt, wenn Sie ins Krankenhaus müssen? Vorausgesetzt Sie hatten Ihren Sicherheitsgurt angelegt. Das gilt auch für Ihre Mitfahrer, die Insassen also, wenn sie bei dem Unfall angeschnallt waren.

Übrigens, diese zusätzliche Leistung kostet Sie keinen Pfennig extra. Ebensowenig wie die Erhöhung der vereinbarten Versicherungssummen um 50%, wenn sich zwei oder mehr Personen im Auto befinden.

Eine Insassen-Unfallversicherung kostet weniger als Sie denken. Fragen Sie einmal einen unserer 35.000 Mitarbeiter danach, er berät Sie gern.



Die machen's richtig

Die machen's richtig: Wer bei der Urlaubsplanung seine Familie mit einbezieht, tut etwas dafür, daß alle informiert sind – wohin, und um was es geht. So einfach ist es, das Risiko des unnötigen Vorurlaubsstresses gemütlich abzubauen –, und so einfach ist es auch, Punkte zu sammeln und damit chancenreich zu sein.

Wie bereiten Sie Ihre Urlaubsfahrt vor?

A Ganz alleine – schließlich müssen Sie fahren und die Familie würde nur stören.

B Zusammen mit Ihrer Frau (Mann). Der Ehepartner muß ja „Co-Pilot" („Steuerberater") spielen.

C Zusammen mit der ganzen Familie – dann wissen alle, was es unterwegs zu sehen gibt und wann Pausen gemacht werden.

Sie wissen ja: Punkt für Punkt mehr Partnerschaft, heißt die große nationale Verkehrssicherheitskampagne in diesem Jahr, die der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) zusammen mit seinen mehr als 220 Mitgliedern ausgetüftelt hat. Als ACE-Mitglied können Sie solche Partnerpunkte nicht nur bei Seh- und Reaktionstests, beim Sicherheitstraining oder beim Kauf von Sicherheitszubehör erhalten, sondern auch an den Technischen Prüfdiensten unseres Automobilclubs oder wenn Sie eine Verkehrssicherheitsveranstaltung besuchen. Und wenn Sie dieses Lernspiel erfolgreich lösen: Dann haben Sie nicht nur einen weiteren Partnerpunkt, sondern auch eine Chance mehr, einen von 100 wertvollen Preisen – und in einer separaten Auswertung – den ACE-Sonderpreis zu gewinnen:

Eine Fahrt zum Großen St. Bernhard, der Urheimat der Bernhardiner.

Über 150 Bernhardiner – die Pannenfahrzeuge unseres Clubs werden in Anlehnung an die rettenden, treuen Vierbeiner auch so genannt – stehen in der Urlaubssaison und das ganze Jahr über bereit, wenn Sie eine Panne haben sollten. Neben unseren Autos helfen Ihnen in der Schweiz die Hilfsfahrzeuge des Arbeiter-Touring-Bundes und in Österreich die Kollegen vom ARBÖ mit ihren bewährten Pannenfahrzeugen.

Natürlich würden auch Sie am liebsten erst am Montag in aller Ruhe in Urlaub fahren – aber das geht nicht, weil man Pensionen und Hotels oft nur am Samstag buchen kann und vielfach noch bis zum Freitagabend schaffen muß –, sei's in der Fabrik oder beim Kofferpacken. Also werden Sie, wohl oder

übel, und vielleicht sogar wider besseres Wissen, auch in diesem Sommer wieder in einen der programmierten Staus hineinfahren. Chancen, dem zu entkommen, gibt es freilich: Unser LENKRAD-Verkehrsspiel, das wir zusammen mit Psychologen vorbereitet haben, soll Ihnen dabei helfen.
Auf jeden Fall können Sie mit diesem Spiel, das nachdenkenswert ist, testen, ob Sie schon die richtige „Einstellung" für eine erfreuliche Urlaubsreise haben. Vielleicht machen Sie wirklich noch einen unnötigen Fehler im Vorfeld der Ferienreise. LENKRAD sagt Ihnen mit diesen vier Quizfragen, wie sie sicher ans Ziel – und wieder zurückkommen.

Schönen Urlaub also – und viel Erfolg. Und nach den Ferien können Sie lesen, wer einen dieser Preise gewonnen hat:

1. Preis:

Ein Auto-Erlebnis besonderer Art: Als Gäste der Daimler-Benz AG erleben Sie und Ihre Familie die Fertigung eines ganz besonderen neuen Autos: Sie schauen zu, wie der Wagen entsteht, mit dem Sie anschließend als Besitzer nach Hause fahren: Ihr neuer Mercedes 200.

2. Preis:

3 Wochen Karibik-Traum-Urlaub auf Jamaica: Endlose Sandstrände unter strahlender Sonne, verschwiegene Buchten mit kristallklarem Wasser, exotische Früchte und Getränke, atemberaubende Limbo-Shows, Segeln, Reiten, wildromantische Floßfahrten und alles, was Jamaica außerdem zu bieten hat.
Flug und Aufenthalt für 2 Personen. Gestiftet von Air Jamaica und Runaway Bay Hotel, Jamaica.

3. Preis:

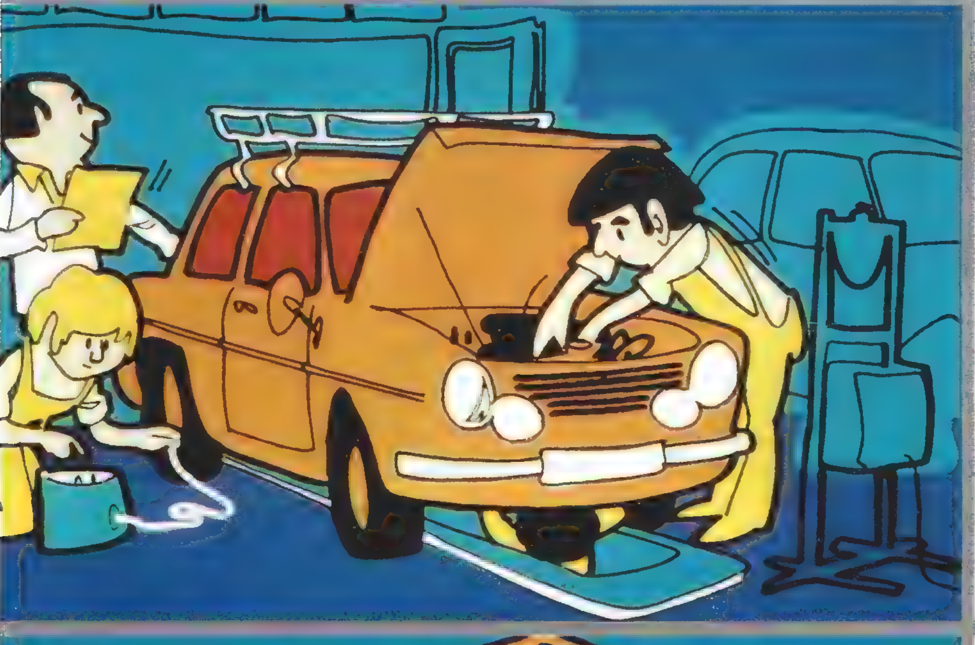
2 Wochen Fernost-Erlebnis.
Auf einer Reise mit dem Tokaido-Expreß quer durch Japan erleben Sie das Land des Lächelns in seiner ganzen Faszination. Flug und Aufenthalt für 2 Personen. Linienflug gestiftet von Japan Air Lines.

4.–10. Preis:

1 Woche Ostafrika-Safari: Flug und Aufenthalt für je 2 Personen.

11.–100. Preis:

2 Stunden Deutschland-Rundflug für je 1 Person: An- und Abreise nach und von Frankfurt mit der Bahn.
Die Verlosung der Preise findet im Dezember 77 unter Ausschluß des Rechtsweges statt. Alle Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Umtausch oder Barablösung der Preise ist nicht möglich. Sollte eine der ausgelosten Reisen wegen höherer Gewalt oder anderen Gründen undurchführbar sein, stellt der DVR eine gleichwertige Ersatzreise zur Verfügung.



1 Wie bereiten Sie Ihr Auto auf die Urlaubsfahrt vor?

A Überhaupt nicht. Ein Auto, das Sie täglich zuverlässig zur Arbeit bringt, hält auch die Urlaubsreise aus.

B Sie machen sicherheitshalber Kerzen- und Ölwechsel.

C Sie lassen rechtzeitig in der Werkstatt eine große Inspektion machen oder Ihr Auto gründlich durchsehen.



2 Schnallen Sie und Ihre Familie sich während der Urlaubsfahrt an?

A Nein, im Urlaub wollen Sie und Ihre Familie sich frei fühlen.

B Sie und Ihr Ehepartner schnallen sich an – die Kinder müssen herumtollen können – sonst werden sie zu quengelig.

C Sie und Ihre Familie schnallen sich grundsätzlich an – dabei die Kinder auf dem Rücksitz im Kindersitz oder -gurt. Damit die Kinder nicht unruhig werden, machen Sie alle 2 Stunden Pause.

3 Wie schnell fahren Sie auf der Urlaubsfahrt?

A So schnell wie irgend möglich – das spart Urlaubszeit.

B Wie sonst auch – mal schnell – mal langsam.

C Langsamer als sonst – denn erstens habe ich Zeit und zweitens reagiert der schwer beladene Wagen anders.



4 Wie fahren Sie im Ausland?

A Gerade in ungewohnter Umgebung und bei anderen Verkehrsregeln fahren Sie besonders vorsichtig.

B Wie sonst auch.

C Weniger aufmerksam und vorsichtig als sonst, denn im Ausland braucht man Strafzettel nur selten zu bezahlen und kriegt auch keine „Punkte".

Kreuzen Sie an, welche Antwort Sie für richtig halten. Schneiden Sie den Coupon aus oder übertragen Sie die Lösung auf eine Postkarte.

Senden Sie die bitte ausreichend frankierte Postkarte (40 Pfennig) an die

Redaktion ACE-LENKRAD
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

Einsendeschluß ist der 31. August 1977. Wir werden unter allen richtigen Einsendungen eine Sonderauslosung für den ACE-Preis machen und dann alle richtigen Postkarten an den DVR weiterleiten, damit sie in die große Preisermittlung kommen: Diese Gewinner werden in Heft 1/78 von ACE-LENKRAD veröffentlicht.

Meine Lösung
= 1 Partnerpunkt

1 ☐
2 ☐
3 ☐
4 ☐

Name ______________________ Alter

Straße ______________________

PLZ Ort ______________________

Hallo Partner danke schön



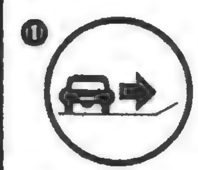
WAS TUN, WENN'S massenhaft kracht

Massenkarambolagen, ebenso gefährlich wie gefürchtet, machen die Betroffenen und die Helfer noch immer ratlos: Man weiß zwar, daß es sehr schnell bei dichtem Verkehr zu einem Serienunfall kommen kann, aber die Erkenntnis darüber, wie man einem solchen Desaster aus dem Weg geht, ist noch dünn verbreitet und die Polizisten, Sanitäter und Feuerwehrleute, die dann zur Hilfe eilen, stoßen noch immer auf Schwierigkeiten, die noch nicht beseitigt sind. Katastrophen mit mehreren Toten und vielen Verletzten, wie sie nicht nur in der Bundesrepublik in den berühmten Nebellöchern von Pleidelsheim und Möglingen bei Ludwigsburg, bei Erding und auf der Autobahn Frankfurt – Köln vorgekommen sind, haben inzwischen in den verschiedenen „Generalstäben" zu konkreten Überlegungen geführt. In der Schweiz wurde kürzlich sogar ein Kurs über Katastrophenmedizin an der Medizinischen Fakultät der Züricher Universität abgehalten, mit dem Thema „Massenkarambolage auf der Autobahn". Grundlage dieses Lehrgangs war eine angenommene Autobahnkatastrophe größeren Ausmaßes mit 13 Toten, 29 Schwerverletzten und 46 betroffenen Fahrzeugen.

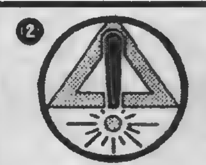
Die Experten haben sich auf acht goldene Regeln geeinigt, die bei einem Autobahnunfall nicht nur nützlich und hilfreich, sondern ganz sicher auch lebenserhaltend oder lebensrettend sind.

Bei Serienunfällen wissen oft weder die Polizei noch die Beteiligten, welches Ausmaß die Karambolage wirklich hat, denn der Betroffene sieht zunächst einmal sein Unglück und sein Fahrzeug, und oft ist er gar nicht mehr in der Lage, klar festzustellen, wo es überall gekracht hat. Vor allem in der Nacht oder bei Nebel dauert es oft sehr lange – nach den Erfahrungen der Polizei meist länger als 15 Minuten – um ein genaueres Bild über die Anzahl der Verletzten und der beteiligten Fahrzeuge zu erhalten. Bei den ganz großen Autobahnkatastrophen brauchte die Polizei sogar oft den ganzen Tag, um alle Unfälle exakt aufnehmen zu können.

Ausschneiden und ins Handschuhfach!



Noch fahrbare Fahrzeuge sofort auf den Seitenstreifen fahren, noch besser eventuell sogar ins anliegende Grasland. Erst dann aussteigen. Auf der Fahrbahn nichts anzeichnen. Sorgen Sie dafür, daß Kinder grundsätzlich rechts vom Fahrzeug bleiben und nicht zur Autobahn zurückkehren.



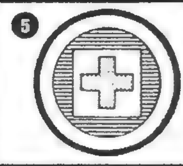
Unfallstelle sichern. Sofort Warnblinker einschalten. Außerhalb der Fahrbahn dem Verkehr entgegen laufen und dabei das Pannendreieck hin- und herschwenken. Frühestens nach 150 Metern das Pannendreieck deutlich sichtbar abstellen. Helfer postieren, der zusätzlich mit Blinklampe warnt.



Verletzte sofort von der Fahrbahn entfernen. Dabei nachfolgende Fahrzeuge im Auge behalten. Gehfähige Verletzte an den Rand der Fahrbahn oder ins Gras setzen oder legen. Schwerverletzte nicht unbeaufsichtigt lassen.



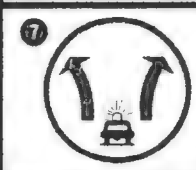
Jemanden zur nächsten Notrufsäule schicken. Von dort aus Rettung einleiten. Bei schwereren Verletzungen grundsätzlich Arzt und Rettungshubschrauber anfordern.



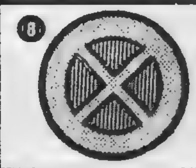
Erst jetzt Nothilfe (Erste Hilfe) leisten. Dabei nur dort helfen, wo man wirklich kann. Auf richtige Lagerung der Verletzten achten.



Fahrbahn nicht mehr betreten. Unfallbeteiligte und deren Angehörige warten außerhalb des Seitenstreifens, am besten hinter der Leitplanke. Bei Brücken ist besondere Vorsicht angebracht. Bei geteilten Brücken gibt es oft in der Mitte keinen Boden. Stürze ins Ungewisse sind möglich.



Bei Verkehrsstockungen im Vorfeld des Unfalls: Gasse für die Notfall- und Rettungsfahrzeuge bilden. Auf der rechten Fahrspur nach rechts an den Seitenstreifen, auf den übrigen Spuren ganz nach links ausweichen. Wenn vor Ihnen die Gasse zu ist, versuchen, den Vordermann auf seinen Fehler aufmerksam zu machen.



Absolutes Halteverbot für nachfolgende Autos, wenn Polizei oder Rettungsdienst bereits an der Arbeit sind. Jetzt heißt es für alle: Vorsichtig aber zügig am Unfallort vorbeifahren.

Hinzu kommt, daß sich die Unfallschwerpunkte über eine kilometerlange Strecke verteilen können und es meist gar nicht mehr möglich ist, das gesamte Areal mit dem Streifenwagen abzufahren, da Fahrzeuge, ineinander verkeilt oder aufeinander getürmt, die Fahrbahn völlig blockieren. Die Retter und die Polizei müssen also von der Seite her oder von vorne und hinten an die verschiedenen Unfallschwerpunkte durchstoßen.

Dies ist auch der Grund, warum leider erst oft nach Stunden Verletzte aufgefunden oder befreit werden können. Die Experten rechnen sogar, daß sich aus diesem einen Unfall heraus eine halbe Stunde oder gar 60 Minuten lang nach dem Primärunfall weitere Folgeunfälle ereignen, weil die Absicherung nach hinten, die Warnung vor dem Unfallstau, nicht schnell genug eingeleitet wurde.

Man kennt in jüngster Zeit auch das Phänomen des Unfalls nach dem Unfall auf der Gegenfahrbahn. Motiv für diese Karambolagen ist die Sensationslust der Autofahrer, die Neugier. Die Polizei ist deshalb dazu übergegangen, auf der vom Unfall nicht betroffenen Autobahnseite die Geschwindigkeit so schnell wie möglich zu reduzieren, wenigstens im Vorfeld, auf der anderen Seite mit Polizeibeamten, sofern sie zur Verfügung stehen, den Verkehr rasch an der Unfallstelle vorbeizulenken. Wir raten Ihnen: Schauen Sie nicht nach links, sondern geradeaus, so kommen Sie am schnellsten weiter und nicht ins Krankenhaus. Wie wichtig ein diszipliniertes Fahren auf der vom Unfall nicht betroffenen Autobahn ist, weiß zumindest der, dem auf einer solchen Fahrbahn schon einmal Feuerwehr und Polizei entgegengefahren sind. Dies wird notwendig, wenn die Ka-

rambolagenstrecke wegen verschiedener Wracks nicht befahren werden kann. Der vernünftige Autofahrer wird also auch auf der vom Unfall nicht betroffenen Autobahnseite so weit wie möglich rechts fahren und Platz für Polizei und Rettung in jede Richtung machen.
Streng verboten, weil gefährlich, und – wenn man es sich Schritt für Schritt überlegt, sogar überhaupt nicht hilfreich – ist das Anhalten auf der Gegenseite und das Überqueren der Fahrbahn zur Hilfeleistung. Nicht nur, daß jedes anhaltende Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr verunsichert und dort Fragen auslöst: besser gedient ist der Sache auch, wenn man einen Unfall registriert und dann im schnellstmöglichen Tempo in der gleichen Richtung weiterfährt und von der nächsten Notrufmöglichkeit die Rettungsaktion startet.
Selbst eine nur unvollständige Meldung über das Ausmaß und den Standort des Unfalles löst in einem solchen Fall Alarm aus und jeder Autobahnmeister wird Verständnis dafür haben, daß man einen Unfall im Vorbeifahren nicht genau aufnehmen kann.
Die Ausrüstung der Rettungsfahrzeuge von Feuerwehr und Rotem Kreuz sowie Polizei wird laufend verbessert. Viele freiwillige Feuerwehren, die entlang der Autobahn stationiert sind, haben sich in der letzten Zeit mit sogenannten Rettungsscheren ausgerüstet, hydraulischen Apparaten, die das Durchtrennen von Tür- oder Fensterholmen ermöglichen und zur Befreiung eingeklemmter Verletzter dienen. Leider sind diese Feuerwehren noch nicht in einem allgemeinen Rettungs- und Alarmplan eingegliedert, und über den Einsatz der Ärzte gibt es da und dort auch noch Diskussionen und Schwierigkeiten. Im großen und ganzen kann man sagen, daß derjenige, der heute auf der Autobahn verunglückt, sehr große Überlebenschancen hat, wenn die Rettung rechtzeitig eingeleitet wird. Nicht zuletzt auch, weil die Hubschrauber in der Luftrettung schnell einen Arzt herbeifliegen können, wenn er auf dem Landweg nicht flott genug eintrifft. eba

Die Muntermacher sind auch nur Menschen

Hans Dieter Krais von Bayern III ist geschafft: Sein Studiotisch läuft über, eine Verkehrsmeldung löste die andere ab. Zwischendurch Musik, Erholung und gezielte Ablenkung für die Hörer, für den Moderator der Sendung notwendige Atempause zur Vorbereitung auf das nächste Thema. Heute Reifen, morgen StVO, dazwischen Versicherungshickhack und Prämienfuchserei, hier ein Rechtsanwalt am Telefon, dort ein nervender Hörer oder gar ein Zeitungsleser: So leicht, wie die landauf, landab beliebten Autofahrersendungen sich anhören, so leicht werden sie nicht gemacht. Hinter den Mikrofonen sitzt nicht nur eine mehr oder weniger charmante oder knorrige Stimme, zumeist steckt solides Journalisten-Handwerk in den Studios und Redaktionsstuben der Rundfunksender. Wir wollen die wichtigsten Mitarbeiter der Autofahrersendungen vorstellen, – und die unsichtbaren Kollegen in der Technik dabei nicht ganz vergessen:



Beliebt im Süden: Josef Othmar Zöller samt Team von Bayern III (oberes Bild), im Studio Hans Dieter Krais, darunter Siggi Harreis mit Wolfram Kraiker von Südwest 3.

Bayerischer Rundfunk

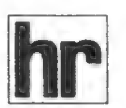
„Die beste Erfindung seit dem Bier" – so urteilen begeisterte Hörer über Bayern III, die Autofahrerwelle des Bayerischen Rundfunks. 1972 als erste derartige Servicesendung installiert, hat B III nicht nur innerhalb der weiß-blauen Grenzen einen hohen Beliebtheitsgrad erreicht, auch Autofahrer, die in Richtung Süden reisen, schalten immer häufiger den Münchner Verkehrsfunk ein. B III bringt täglich von 5.30 bis 24 Uhr nach einer markigen Erkennungsfanfare Hinweise auf Verkehrsstockungen und Unfälle, ferner die „Gute Fahrt" (werktags von 16 bis 18, samstags 9 bis 12 Uhr) und den „B-III-Express" (sonntags 16 bis 19, im Sommer 17 bis 20 Uhr). In diesen beiden Sendungen erfährt der Hörer Neues über Tourismus, Verkehrsrecht, Verkehr, Versicherungen, Kinderverkehrserziehung und neue Wagen. Chef von Bayern III ist Hauptabteilungsleiter Josef Othmar Zöller Ihm, der einen Volvo 244 DL fährt, steht ein eingespieltes Team zur Verfügung: Hans Dieter Krais (36 Jahre, Audi 100 LS, Hobbies: Schwimmen, Skifahren, Geschichte, Schreiben von Büchern rund um das Automobil), Thomas Gaitanides (29, Datsun Cherry F II, Hobbies: Segeln, Lesen), Thomas Meyerhöfer (27, Alfa Romeo Giulia Super 1600, Hobbies: sein Hirtenhund, Schildkröten, Modelleisenbahnen), Hans Roland Fäßler (27, Mercedes 230/6, Hobbies: Fußball, Musik, Geschichte, lukullische Spezialitäten) und Hans-Heinz Hatkämper (40, Fußgänger, Hobbies: Urlaubsplanung, Tennis, Wandern, Tanzen).



Südwestfunk

Der SWF 3 Radiodienst hält Autofahrer zwischen Bodensee und Köln/Bonner Raum von morgens 6 bis abends 21 Uhr auf dem laufenden (freitags und am Wochenende bis 23 Uhr). Neben aktuellen Meldungen jede halbe Stunde und im Anschluß an die (stündlichen) Nachrichten, können dringende Durchsagen minutenschnell ins laufende Programm aufgenommen werden. Alles über Auto, Reise und Verkehr erfahren die SWF-3-Hörer außerdem im „Rasthaus" montags bis freitags von 16 bis 18 Uhr. Verantwortlicher Redakteur ist Wolfram Kraiker (35). Zusammen mit Siggi Harreis und zwei weiteren freien Mitarbeitern bemüht er sich um „Tips und Hinweise, die möglichst jedermann oder jeden-

falls vielen nutzen". Kraiker arbeitet eng mit den Verbraucher-Organisationen (wie der Berliner Stiftung Warentest) und Fachleuten von Autoclubs zusammen, regt Untersuchungen an oder führt sie auch selbst durch. Wer mit „Rasthaus" fährt, braucht auch auf aktuelle Meldungen aus Bereichen wie Sport und Politik nicht zu verzichten. Zwischen viel ausgewählter populärer Musik erfährt der Hörer donnerstags außerdem die langfristige Wetterprognose für das Bundesgebiet und freitags gegen 17.30 – wie vor Feiertagen – den Überblick über die zu erwartende Verkehrsdichte auf Autobahnen und an Grenzübergängen. „Rasthaus"-Chef Kraiker fährt einen BMW 318, ist Junggeselle und hat seine Freizeit dem Filmen und Fotografieren verschrieben.



Hessischer Rundfunk

Die Autofahrerservicewelle hr 3 ist das jüngste Kind des hessischen Rundfunks. 1972 nach dem Vorbild des bayerischen Rundfunks eingerichtet, hat sie das Ziel, „durch rechtzeitige Stauwarnungen, Umleitungsempfehlungen und Hinweisen zum richtigen Fahrverhalten bei Nebel oder Wasserglätte personelle bzw. materielle Schäden zu verhindern oder wenigstens zu vermindern". Die Sendung läuft täglich von 6 bis 20 Uhr. Darüber hinaus wird fünfmal pro Woche in der einstündigen Sendung „PS-Kurier" (16.05 bis 17 Uhr) der Kraftfahrer mit Themen aus dem Verkehrsrecht, der -medizin, der Fahrpraxis und über Neuheiten auf dem Automobil- und Zubehörmarkt vertraut gemacht bzw. informiert. Ebenfalls fünfmal pro Woche (12.05 bis 13 Uhr) gibt „hr 3" in seinem „Reisekoffer" Informationen über Reise und Verkehr, Urlaubsziele und -möglichkeiten sowie Reiseberichte. Der verantwortliche Mann für diese beiden Magazine und den Sendeablauf allgemein ist der 51 Jahre alte Chef vom Dienst, Kurt Altmann. Er fährt einen Ford Taunus 1,6 und hat ein Faible für alte Dampflokomotiven und Reisen. Einen Alfa Romeo Alfetta fährt Frank Franke (37), der hr-3-Spezialist für Motor, Reise und Verkehrssicherheit. Die StVO und Verkehrspolitik



Die Mannschaft von hr 3 (von links)
Kurt Altmann, Ingeborg Kollmann, Albrecht Göhler, Horst Kickhefel (hinten) Karl-Heinz Hattemer (Sendeleiter) Jutta Stork, Frank Franke

gehören zum Bereich von Jutta Stork (36), die zwar einen flotten Alfasud steuert, „aber mit dem Fahrrad zum Dienst fährt." Ihre Hobbies: Wandern, Schwimmen, Stricken. Zum hr-3-Team zählen ferner: Albrecht Göhler (54), Alfa-Berlina-Fahrer und Hobby-Archäologe und Horst Kickhefel (57), Opel Rekord 1700-Besitzer, Fußballfan (Hertha BSC), Biertrinker („aber nur Pils") Jazzfreund, Leseratte und Wanderer.

WDR Westdeutscher Rundfunk

Im Kölner Funkhaus leitet Alfred Zerban (39) die Verkehrsredaktion. Der Journalist, der seit nunmehr zwölf Jahren beim WDR tätig ist, macht mit 16 freien Mitarbeitern die Sendungen „Freie Fahrt ins Wochenend" (samstags von 9.20 bis 12 Uhr, II Programm) und „Blinklichter" (sonn- und feiertags von 18 bis 19 Uhr, WDR II). Zerban: „In der Freien Fahrt berichten wir über Naherholungsgebiete und Ausflugsziele in Nordrhein-Westfalen und Umgebung und nehmen sie auch kritisch unter die Lupe. Bei der Auslandsreise-Berichterstattung haben wir das Anliegen, den deutschen Urlaubern nicht von Strand und Sonne vorzuschwärmen, sondern ihr Verständnis für Landschaft, Ökonomie und Kultur des Landes zu wecken". Außerdem gibt es in der „Freien Fahrt" Autotests, praktische Hinweise und Berichte zum Thema „humane Verkehrsgestaltung". Der WDR, so Zerban, habe sich in dieser Sendung mit dafür eingesetzt, daß der Wirtschafts- und Verkehrsminister von NRW, Ludwig Riemer, den „Großversuch zur Verkehrssicherheit" mit Tempo 30 in Wohngebieten startete. In „Blinklichter" behandelt die Redaktion vor allem Hintergrundprobleme: soziale, soziologische und wirtschaftliche Hintergründe des Verkehrsgeschehens, nicht nur auf das Auto beschränkt. Ökonomische Fragen des Autofahrens (z. B. Verbrauchertips, Kfz-Versicherungen) berührt die Wirtschaftsredaktion in der „Quintessenz" (werktags 14.45 bis 15 Uhr). Verkehrsdurchsagen werden vom WDR II zur vollen Stunde und wenn es die Verkehrslage erfordert, auch zusätzlich ausgestrahlt.



Alfred Zerban

NDR Norddeutscher Rundfunk

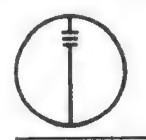
Beim NDR gilt die Arbeitsteilung: In Hamburg vermittelt das Verkehrsstudio unter Leitung von Egon Schätzle ausschließlich polizeiliche Verkehrsmeldungen, während die Verkehrsredaktion im Funkhaus Hannover für alle journalistisch zu behandelnden Verkehrsfragen zuständig ist. „Renner" beim Publikum ist die Sendung „Das Auto-Radio" (alle 14 Tage donnerstags 20.30 bis 21.30 Uhr live aus Hannover auf NDR II), bei der Hörer (0511/804433) im Studio Fragen zu dem jeweils behandelten Hauptthema stellen oder ihre Meinung äußern können. Redakteur ist der Leiter der Verkehrs- und Reiseredaktion, Gerhard Hölther (53). Zusammen mit Ingrid Lorenzen spricht er mit den anrufenden Hörern und den Studiogästen. Kurze, aber für den Autofahrer wichtige Informationen (Verkehrsrecht, Tips usw.), bringen die „Verkehrsnotizen" (werktags von 12 bis 12.05 Uhr). In dieser Sendung gibt es auch Fahrberichte von Neuwagen von Gerhard Hölther, Alexander von Golowatscheff (Radio Bremen) und Rainer Wolfgramm. Für Touristik und Auto-Reise-Themen ist beim NDR der 30 Jahre alte Journalist Bernd Kalbhenn zuständig. Seine Sendungen sind „Der Reisetip zum Wochenende" (jeden Donnerstag 9.45 bis 9.50 Uhr und das „NDR-Reisemagazin" (14 bis 14.30 Uhr).



Ingrid Lorenzen



Gerhard Hölther



Süddeutscher Rundfunk

Sibylle Nägele (34) und Matthias Schneider (27) sitzen in Stuttgart hinter den Mikrofo-



Sibylle Nägele

nen. Stündlich informieren sie über Staus und Unfälle auf Autobahnen und Bundesstraßen, freitags moderieren sie von 15.30 bis 17 Uhr die Sendung „Im Auto unterwegs", in deren Mittelpunkt Verkehrsaufklärung, Verkehrserziehung und Unfallursachenforschung stehen. Während dieses Magazins hat das Publikum mitunter Gelegenheit, im Studio anzurufen (Nummer: 0711/2881) und prominente Gesprächspartner aus Forschung, Recht und Wissenschaft zu dem jeweils behandelnden Schwerpunktthema zu befragen. Fester Bestandteil von „Im Auto unterwegs" sind in der letzten halben Stunde Hinweise auf Automobilslaloms und Orientierungsfahrten für jedermann, sowie im Winter Schneeberichte aus Skigebieten im In- und Ausland und im Sommer der Bericht für Wassersportler auf dem Bodensee. Innerhalb der Sendung „Gute Fahrt – Gute Reise" (sonntags von 17.03 bis 18.40 Uhr) gibt es dann noch Urlaubs- und Naherholungstips für Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern sowie Touristikberichte von



Matthias Schneider

der Reiseredaktion Ausland. In der SDR-Verkehrsredaktion sind die Kompetenzen klar abgegrenzt: Porsche-Fahrerin Sibylle Nägele (Hobbies: Tennis, Skifahren, Lesen) ist auf Technik, Recht und Verkehrserziehung spezialisiert, während Matthias Schneider (BMW 318, Hobbies: Tennis, Theater, Oper und Konzert) für Touristik zuständig ist.

RIAS RIAS Berlin

Im Berliner Funkhaus betreut Jürgen Graf (49) die Sendung „Das Verkehrstagebuch", die im Rahmen des Magazins „RIAS aktuell – Rundschau am Morgen" samstags zwischen 8.00 und 8.30 Uhr ausgestrahlt wird. Es werden hauptsächlich Autos getestet, aktuelle Verkehrsfragen diskutiert oder dargestellt und Interviews



Jürgen Graf

„rund um's Auto" geführt. Jürgen Graf – beim RIAS Hauptabteilungsleiter Zeitgeschehen – fährt einen Mercedes 450 SL, hat zwei erwachsene Kinder und ist auch als Moderator der SWF-Sendereihe „Die sechs Siebeng'scheiten" bekannt. Für junge Hörer und Bastler hat der RIAS außerdem die „PS-Apotheke" in ihrem Programm



Richard Kitschigin (links)

(jeweils dienstags zwischen 17.20 und 17.40 Uhr). In dieser Sendung geht es neben Tests vor allem um Fragen des Verkehrs und der Verkehrssicherheit, aber auch um technisch knifflige Probleme. Zuständig für die „PS-Apotheke" ist Richard Kitschigin, der Leiter des RIAS-Jugendfunks. Der BMW-2000-Fahrer ist 47 Jahre alt.



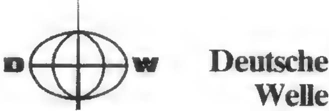
Sender Freies Berlin

Auch bei der RIAS-Konkurrenz – dem SFB – gibt es eine Redaktion „Motor und Verkehr", die von dem 63 Jahre alten Sportjournalisten Herbert Schmidt geleitet wird. Ihm zur Seite stehen Redakteur Herbert Drewing (52), Besitzer eines Opel Ascona und die freien Mitarbeiter Wolfgang Mönch



Herbert Schmidt

(43, Renault 16) und Horst Brée (67, Audi 100). Herbert Drewing über die jeden Samstag von 11.45 bis 12.00 Uhr ausgestrahle Sendung unter dem Titel „Aus der Welt des Motors": „Wir stellen neue Wagen vor, geben Reisetips, erläutern Verkehrsrecht usw." Meldungen über die Verkehrslage in Berlin und auf den Transitstrecken werden stündlich von den SFB-Nachrichtensprechern verlesen.



Deutsche Welle

Bei der Deutschen Welle, dem in der Bundesrepublik am wenigsten bekannten Sender mit dem größten Sendegebiet und der größten Hörerschaft („. . . unser Feld ist die Welt") ist Hans Jörg Wittsack (42) Redakteur für Verkehrsthemen. Sie werden in deutscher Sprache im Rahmen der Sendungen „Wissenschaft und Forschung" mittwochs 8.25, 11.25 und 16.25 Uhr auf Kurzwelle 49 und 31 m für Europa behandelt. Daneben wird übersetztes Material in mehr als zwei Dutzend Fremdsprachen ausgestrahlt. Aktuelle Verkehrsinformationen sind bei der DW in der Magazinsendung des deutschen Programms, im „Funkjournal" zu hören. „Da das Image der Bundesrepublik ‚draußen' noch immer von technisch-wissenschaftlichen Leistungen bestimmt wird", legen Wittsack und seine Mitarbeiter – zwei weitere Redakteure und ein rundes dutzend Fachautoren – den Schwerpunkt auf ganz spezielle Themen: „Die Arbeit von Verkehrsmedizinern und Unfallursachenforschern, neue Konstruktionen, interessante Detaillösungen, Entwürfe neuer Verkehrssysteme, Verkehrspsychologie, die Schilderung unserer hochentwickelten Infrastruktur für Hörer, die oft froh genug sind, wenn sie nur eine annähernd planierte Piste unter den Rädern haben." Trotz des hohen Niveaus der Sendungen ist Wittsack vom Echo verblüfft: „Hörerbriefe verlangen immer wieder nach noch mehr Detailbeschreibung, nach präziser Schilderung auch kniffligster Bestandteile unserer modernen Fahrzeuge, nach Themen, die den Autofahrer hierzulande wahrscheinlich oft überfordern würden." Hans Jörg Wittsack, Vater von zwei



Hans Jörg Wittsack

Töchtern und einem Sohn, hat sich seine Sporen als Zeitungs- und Funkjournalist verdient, machte „Politik" und „Lokales" und arbeitet zehn Jahre in Verkehrsredaktionen.



Radio-Tele-Luxemburg

In der Villa Louvigny in Luxemburg moderiert der 26 Jahre alte Günther Meyer



werktags von 14 bis 15 Uhr die Sendung „Autofahrer unterwegs". Die Themen: Viel nützliche Tips für den Autofahrer („Keine Neuwagentests"), Touristikinformationen, Verkehrssicherheit usw. Günther Meyer war zuvor bei der ARD Nachrichtensprecher und dann

bei der hessischen Autofahrer-servicewelle. Dort hat er sich das notwendige journalistische Rüstzeug angeeignet. Meyer ist nach eigenen Worten „nicht ganz ledig“, besitzt einen Dakkel, ist begeisterter Autofahrer und Sportflieger und fühlt sich ansonsten als „stinknormaler Mensch“. – Aktuelle Hinweise zur Verkehrslage bringt RTL zweimal stündlich und im Anschluß an die Nachrichten (auch am Wochenende).

S/R Saarländischer Rundfunk

„Mit Musik unterwegs“ heißt das Service-Magazin, mit dem der Saarländische Rundfunk werktags von 16.05 bis 18.00 Uhr seine autofahrenden Hörer auf dem laufenden hält. Leitender Redakteur der Sendung ist Otto Deppe (40). Der diplomierte Kaufmann, der in seiner Studienzeit zum Journalismus kam, kümmert sich vorrangig um die Touristik- und Servicethemen. Als Reporter hat er fünf Kontinente bereist, in Europa „fehlt ihm lediglich Albanien in seiner Sammlung“. Ebenfalls auf Reisethemen spezialisiert ist Jutta Eckler. Die Kollegin im Redaktionsteam liebt Wassersport in den verschiedenen Formen, Musik („vor allem französische Chansons“) und schätzt gute Küche und Keller. Hans Berwanger, einst Mitarbeiter verschiedener Sportzeitschriften und Tageszeitungen, ist dafür bekannt, daß er in seinen Beiträgen unmißverständlich seine Meinung kundtut, auch wenn ihm dabei „Sympathien flötengehen“. Für die richtige Musik im Programm sorgt Wolfgang Dorn, Jahrgang 1941. Nach erfolgreicher Schauspielerausbildung und zwei Jahre Theaterspielen kam er über einen kurzen Umweg über Radio Luxemburg zur Europawelle Saar. Der „glücklich verheiratete“ Vater einer 14monatigen Tochter singt in seiner Freizeit gerne – und wie seine Kollegen bestätigen – auch gut. Doch für eine Plattenaufnahme ist er noch nicht entdeckt worden. Motorfachjournalist und Experte für Kfz-Technik ist Paul Güth. In der Sendung „Auf allen Straßen“ (samstags von 15.05 bis 16.00 Uhr) stellt er neue Autos vor. Im Saarbrücker Funkstudio sitzen außerdem sieben Mitarbeiter, die für aktuelle Verkehrsberichterstattung (täglich von 6.00 bis 24 Uhr) sorgen.



Deutschlandfunk

Aktuelle Berichte zu den Themenbereichen Auto und Verkehr, Touristik und Freizeit, Verbraucherfragen, Hobby, Sport und Recht sind beim DLF in der Sendung „Unterwegs in Deutschland und Europa“ samstags von 7.15 bis 9 Uhr zu hören. Verantwortlich für die Sendung ist die vierköpfige Redaktion „Zeitgeschehen“, die


Günther Lehnigk

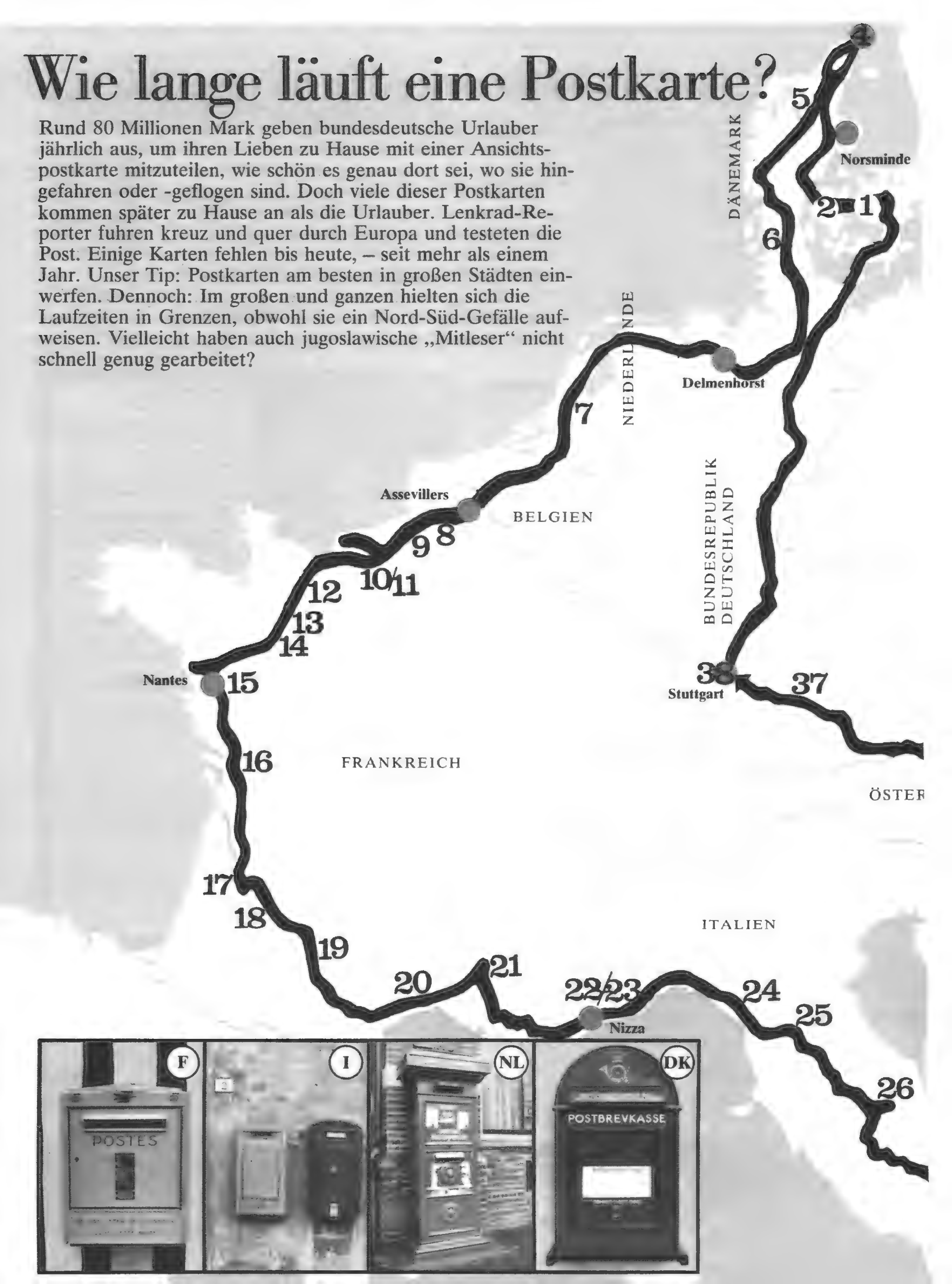
der 47 Jahre alte Günter Lehnigk (links) leitet. Der Besitzer eines VW 411 Automatik (Hobbies: Lesen, Reisen, Schwimmen) ist seit 1962 beim Deutschlandfunk. Touristikberichte für „Unterwegs in Deutschland“ liefert Chefreporter Klaus Peters (38). Außerdem informiert der DLF die Autofahrer stündlich vor den Nachrichten außer 21.00 sowie zusätzlich um 4.30, 5.30, 6.30, 7.30 und 21.30 Uhr über die Verkehrslage.

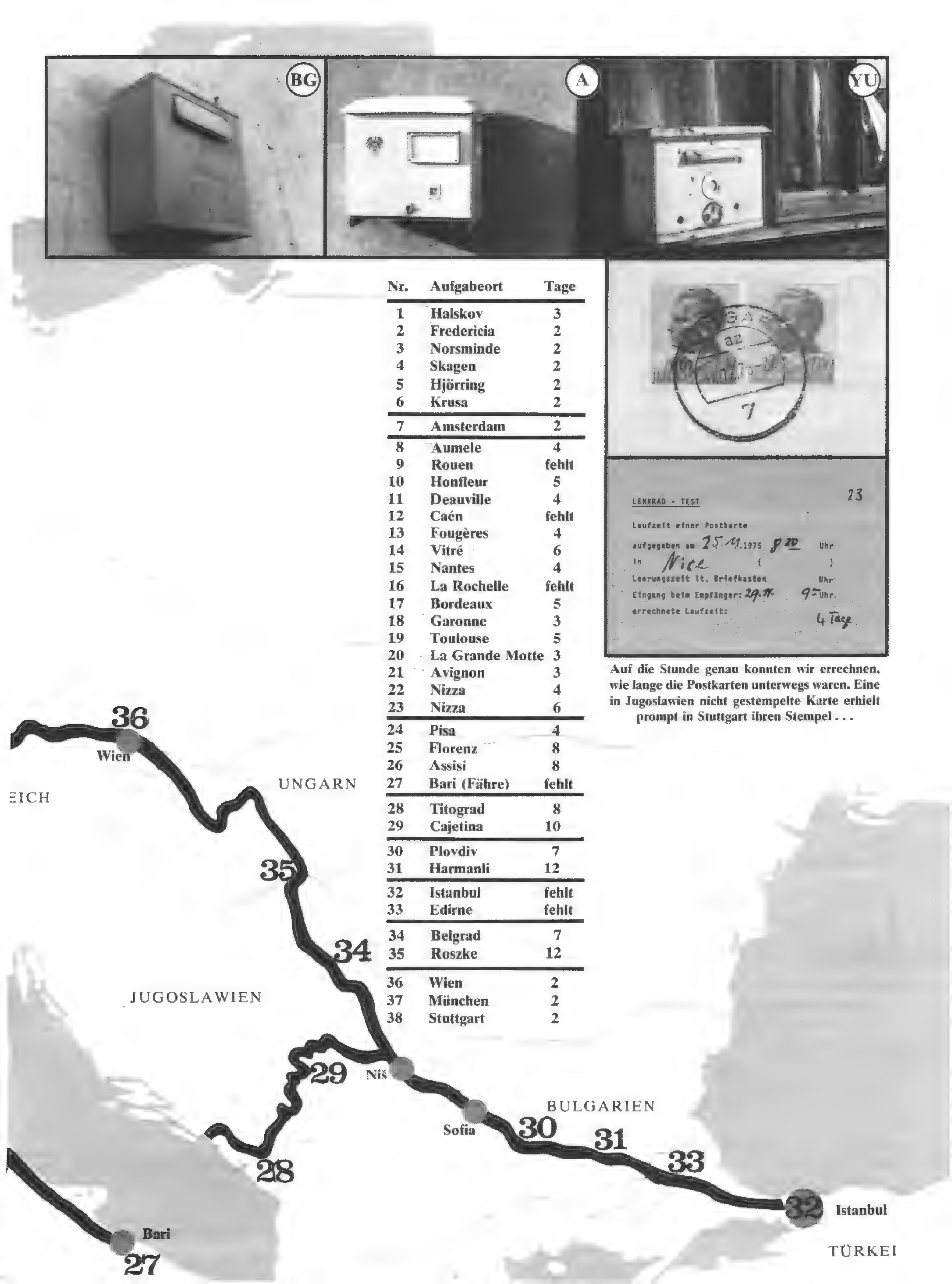


Munter auf der Europawelle: Berwanger, Dorn, Deppe, Anne Karin (Gast) und Jutta Eckler. Paul Güth testet die Autos.

Wie lange läuft eine Postkarte?

Rund 80 Millionen Mark geben bundesdeutsche Urlauber jährlich aus, um ihren Lieben zu Hause mit einer Ansichtspostkarte mitzuteilen, wie schön es genau dort sei, wo sie hingefahren oder -geflogen sind. Doch viele dieser Postkarten kommen später zu Hause an als die Urlauber. Lenkrad-Reporter fuhren kreuz und quer durch Europa und testeten die Post. Einige Karten fehlen bis heute, – seit mehr als einem Jahr. Unser Tip: Postkarten am besten in großen Städten einwerfen. Dennoch: Im großen und ganzen hielten sich die Laufzeiten in Grenzen, obwohl sie ein Nord-Süd-Gefälle aufweisen. Vielleicht haben auch jugoslawische „Mitleser“ nicht schnell genug gearbeitet?





Nr.	Aufgabeort	Tage
1	Halskov	3
2	Fredericia	2
3	Norsminde	2
4	Skagen	2
5	Hjörring	2
6	Krusa	2
7	Amsterdam	2
8	Aumele	4
9	Rouen	fehlt
10	Honfleur	5
11	Deauville	4
12	Caén	fehlt
13	Fougères	4
14	Vitré	6
15	Nantes	4
16	La Rochelle	fehlt
17	Bordeaux	5
18	Garonne	3
19	Toulouse	5
20	La Grande Motte	3
21	Avignon	3
22	Nizza	4
23	Nizza	6
24	Pisa	4
25	Florenz	8
26	Assisi	8
27	Bari (Fähre)	fehlt
28	Titograd	8
29	Cajetina	10
30	Plovdiv	7
31	Harmanli	12
32	Istanbul	fehlt
33	Edirne	fehlt
34	Belgrad	7
35	Roszke	12
36	Wien	2
37	München	2
38	Stuttgart	2

LENKRAD - TEST 23

Laufzeit einer Postkarte

aufgegeben am 25.11.1975 8 30 Uhr

in Nice ( )

Leerungszeit lt. Briefkasten Uhr

Eingang beim Empfänger: 29.11. 9 00 Uhr.

errechnete Laufzeit: 4 Tage

Auf die Stunde genau konnten wir errechnen, wie lange die Postkarten unterwegs waren. Eine in Jugoslawien nicht gestempelte Karte erhielt prompt in Stuttgart ihren Stempel . . .



Vorsicht in der CSSR

Mancher motorisierte Besucher der Tschechoslowakei mußte schon mehr oder weniger tief in seine Geldbörse greifen, weil die tschechoslowakische Polizei Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften unnachsichtlich und ohne Rücksicht auf die Nationalität des Verkehrssünders ahndet. Dabei ist es zumindest seit einem Jahr nicht schwer, von noch so strengen Polizisten unbehelligt zu bleiben; man braucht lediglich die auch bei uns geltenden Verkehrsregeln zu beachten. Denn die neue tschechoslowakische Straßenverkehrsordnung, die schon am 1. Januar 1976 in Kraft trat, wurde nämlich weitgehend internationalen Abmachungen angepaßt.

Polizeihauptkommissar Heinz Goldberg, Mitarbeiter beim Grenzbeauftragten für die deutsch-tschechoslowakische Grenze in Furt i. Wald nennt die wesentlichen. von unseren Vorschriften abweichenden Regeln:

- Außerhalb geschlossener Ortschaften gibt es, sofern nicht durch Verkehrszeichen angeordnet, keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Davon ausgenommen sind Bahnübergänge. Auf ihnen und 30 m vorher gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bzw. 50 km/h ab 50 m. wenn der Übergang durch eine Lichtzeichenanlage gesichert ist, die durch weißes Blinklicht anzeigt, daß sich kein Schienenfahrzeug nähert.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt 60 km/h. Auf Bahnübergängen und unmittelbar davor ist überholen verboten. Straßenbahnen werden stets rechts überholt.
- Eine nach rechts abbiegende und dabei die Fahrtrichtung eines rechts neben ihr fahrenden Fahrzeugs kreuzende Straßenbahn hat Vorrang.
- Halten und Parken ist an Stellen, an denen zwischen dem parkenden Fahrzeug und dem nächsten Straßenbahngeleise nicht ein mindestens 3,5 m breiter Fahrstreifen frei bleibt, in der Zeit von 5–19 Uhr verboten. Halten und Parken ist weiterhin im Ringverkehr (gekennzeichnet durch das Verkehrszeichen ▭) verboten.
- Das Überholen darf auch innerhalb geschlossener Ortschaften durch Leuchtzeichen angekündigt werden. Hinter einem öffentlichen Verkehrsmittel, das innerhalb einer geschlossenen Ortschaft an einer Haltestelle ohne Verkehrsinsel hält, ist anzuhalten. Man darf erst dann weiterfahren, wenn eine Gefährdung ein- oder aussteigender Fahrgäste ausgeschlossen ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn ein Kraftomnibus oder ein Oberleitungsomnibus am Fahrbahnrand hält.
- Kraftradfahrer und ihre Beifahrer dürfen während der Fahrt nicht rauchen. Der Führer eines Kraftrads muß während der Fahrt eine Schutzbrille oder einen Schutzschirm tragen, sofern dadurch nicht bei Nebel oder Regen die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Hat das Kraftrad einen Hubraum von mehr als 50 ccm, muß der Führer während der Fahrt stets einen Schutzhelm tragen; für Beifahrer ist der Schutzhelm nur außerhalb geschlossener Ortschaften vorgeschrieben. Letzteres gilt nicht für Beiwagenfahrer.
- Sicherheitsgurte müssen nur außerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden. Wir empfehlen: Grundsätzlich tragen.
- Wenn bei einem Verkehrsunfall eine Person getötet oder

verletzt wurde oder ein Sachschaden von über 1000 Kcs entstand, muß unverzüglich die Polizei benachrichtigt werden. Dies gilt auch, wenn die Straße oder eine der Allgemeinheit dienende Einrichtung (z. B. Leitplanke) beschädigt wurden.
Für die Verkehrsregelung durch Zeichen von Polizeiorganen wurde ein neues, bei uns unbekanntes Zeichen eingeführt: der Polizist streckt dabei den linken Arm seitlich und den rechten Arm nach vorne aus (⌐). Dies bedeutet „Halt vor der Kreuzung" für Fahrzeuge, die sich dem Polizisten von rückwärts oder von der rechten Seite nähern und „Frei" für von links und vorne ankommende Fahrzeuge. Letztere dürfen dabei nur nach rechts abbiegen. Fußgängern ist das Überschreiten der Fahrbahn nur hinter dem Polizisten erlaubt.

- Durch einen an der ihm gegenüberliegenden Seite einer Kreuzung aufleuchtenden grünen Pfeil wird der Kraftfahrer zum Verlassen der Kreuzung aufgefordert und gleichzeitig hingewiesen, daß der Gegenverkehr angehalten hat. Dieser Pfeil kann durch ein gelbes Lichtzeichen, welches das Sinnbild eines Fußgängers darstellt, ergänzt werden. Es warnt vor Fußgängern, welche die Straße überschreiten können, in die der Kraftfahrer einbiegt.
- Spikesreifen sind vom 15. November bis 31. März erlaubt. Schneeketten dürfen nur dann aufgelegt werden, wenn die Straße mit einer genügend hohen, Fahrbahnschäden ausschließenden, Schneedecke bedeckt ist.
- Verbleibt ein Kraftfahrzeug beim Tanken auf der Fahrbahn, darf die Tankstelle nicht aus der Gegenrichtung angefahren werden.

Durch die Übernahme internationaler Abmachungen entsprechen die tschechoslowakischen jetzt den in der Bundesrepublik Deutschland gebräuchlichen Verkehrszeichen. Bei uns nicht übliche Verkehrszeichen sind durch ihre Sinnbilder allgemein verständlich.

- Standlichtfahrer werden bestraft.
- In der Tschechoslowakei gilt die 0,0-Promille-Grenze. Enthaltsamkeit, mag sie des guten Urquells aus Pilsen wegen noch so schwer fallen, ist dringend geboten: Tschechoslowakische Polizisten postieren sich mit Vorliebe in der Nähe von Gasthäusern.

Touristische Notizen

Bundesrepublik Deutschland

Aktiv-Urlaub im Allgäu

Das Gebiet Immenstadt-Großer Alpsee im Allgäu entwickelt sich immer mehr zu einem Zentrum des Aktiv-Urlaubs. Den Gästen stehen jetzt neu erstellte Freisportanlagen, Asphaltbahnen zum Sommereisstockschießen, ein Grasskilift, Tennisplätze und -hallen zur Verfügung. Weitere Informationen: Fremdenverkehrsamt Allgäu/Bayerisch Schwaben, Halderstr. 12, 8900 Augsburg 1, Tel.: 08 21/3 33 35.

Fahrschule im Urlaub

135 Pauschalarrangements für Hobby-, Erlebnis- oder Fitneßurlaub enthält die Broschüre „Rheinland-Pfalz – alles inklusiv", die der Fremdenverkehrsverband (Postfach 1420, 5400 Koblenz, Tel.: 02 61/3 50 25) herausgegeben hat. Die 80seitige Schrift ist eine Fundgrube für alle, die im Urlaub ihr Hobby pflegen, etwas Besonderes erleben oder etwas Neues kennenlernen wollen. So kann man z. B. in Bad Marienberg im Westerwald im Urlaub den Führerschein erwerben, in Mayen in der Eifel einem Imkermeister bei der Arbeit helfen, im Hunsrück oder über die Moselhöhen wandern, angeln, reiten, kegeln, schlemmen, kuren, oder an Wein- und Wetterkundeseminaren teilnehmen.

Deutsche Demokratische Republik

Buchungsrekord bei GUT

Die DDR hat sich bei GUT-Reisen als „Renner" erwiesen. Gegenwärtig liegt der Buchungsstand um 41,3 Prozent über dem vergleichbaren des Vorjahres. Besonders beliebt: Die viertägige Busrundfahrt „Erfurt–Weimar–Dresden" (Preis: 385 DM) und die Campingangebote (27 Plätze zwischen Ostsee und Thüringer Wald). Auch der GUT-Hotelreservierungsservice, dem 50 erstklassige Hotels in 27 Städten mit Preisen von 30 bis 90 DM für Übernachtung und Frühstück angeschlossen sind, wird stark in Anspruch genommen.

Zollfreie Mitbringsel

Bundesfinanzminister Hans Apel hat zum Auftakt der Ferien- und Reisesaison dieses Jahres wiederum das Informationsheft „Gute Fahrt mit dem Zoll" herausgegeben, in dem die Bestimmungen über die zollfreien Mengen von Reisemitbringseln für die meisten Urlauber wohl das wichtigste Kapitel sind.

Wer mindestens 15 Jahre alt ist, darf zollfrei aus EG-Ländern (in Klammern die zollfreien Mengen aus anderen Ländern) 300 Zigaretten oder 150 Zigarillos oder 75 Zigarren oder 400 Gramm Rauchtabak (200; 100; 50; 250 Gramm) mitbringen. Ohne Zoll zu bezahlen dürfen außerdem 1,5 Liter (ein Liter) Spirituosen über 22 Prozent oder drei Liter (zwei Liter) Wein bzw. Alkohol unter 22 Prozent oder je drei Liter (zwei Liter) Schaumwein und sonstiger Wein eingeführt werden.

Erlaubt sind ferner als zollfreie Mengen 750 Gramm Kaffee oder 300 Gramm Kaffee-Extrakt (250 Gramm; 100 Gramm), 150 Gramm Tee oder 60 Gramm Tee-Extrakt (100 Gramm; 40 Gramm) sowie 75 Gramm Parfüm und 0,375 Liter Toilettenwasser (50 Gramm; 0,25 Liter).
Bei Käufen in „Duty-Free-Shops" gelten allerdings auch für EG-Länder die geringeren Mengen der normalen Einfuhrbestimmungen. Außerdem dürfen noch zum privaten Gebrauch Waren im Wert von insgesamt 460 Mark zollfrei eingeführt werden, wenn sie aus den EG-Ländern Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Nordirland, Irland, Italien, Luxemburg und den Niederlanden eingeführt werden. Bei Einfuhren aus anderen Ländern sind nur Waren bis zum Wert von 100 Mark zollfrei.

Übernachten in Wohnwagengespannen nicht gestattet

Erlaubt ist, was verboten wird



Ärger mit der Polizei hat man als Caravaner häufiger als man denkt. Vor allem Dorfpolizisten machen sich eine besondere Aufgabe daraus, erholungsuchende Wohnwagenbesitzer anzuzeigen, wenn sie von der Straße ins Grüne fahren. Aber auch Landwirte gehören zu den Caravangegnern.

LENKRAD-Leser Willi Bahn aus Hamburg sah rot und somit schwarz für die Nacht. Nach acht Stunden Schwerstarbeit hinterm Volant steuerte er müde mit Auto und Caravan die Raststätte Nürnberg an. Dort registrierte er zum Schrecken der Familie ein Schild voller Folgen. „Übernachten in Wohnwagengespannen" hieß es, leicht sinnverdreht, „nicht gestattet". Verstört fuhr die Familie weiter und erlebte an der nächsten Raststätte eine weitere Überraschung.



Warum sollen Lastzugfahrer hier in ihren Kabinen pennen dürfen, Wohnwagenfahrer aber nicht in ihrem Caravan nächtigen?

Dort drängelte das fahrende Völkchen, aus Nürnberg vertrieben, wüst um Boden und letzte freie Buchten, weshalb Urlauber Bahn beschloß, auf einem Campingplatz in der Nähe zu nächtigen. Nur – als er erleichtert vor der Schranke vorfuhr, war's zehn nach zehn und das Camp verschlossen.

Willi Bahn war nun endgültig der Schlaf trotz Müdigkeit geraubt und er fragte zurecht: „Wer verbietet mir auf Rastplätzen, in meinem Caravan zu schlafen?" Warum werden Bahn und viele seiner Schlafgenossen wie Penner behandelt? LENKRAD recherchierte und stellte fest, daß das Schild in Nürnberg „jeglicher Rechtsgrundlage entbehrt" (so ein Münchner Verkehrsexperte). Freilich – die Straßenverkehrsordnung schweigt dazu. Lediglich der örtliche Raststättenpächter „machte sich natürlich so seine Gedanken" (Geschäftsführer Horst Richter) und forcierte nicht ungewollt die vorschnelle Errichtung. Seitdem steht's nun schwarz auf weiß und das Schild geht in die dritte Saison. Obwohl die Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN), die die Autobahnraststätten monopolartig betreibt und verpachtet, mit ihrem Sprecher Heinz Zimke weiß, daß „man niemand verscheuchen kann", kocht die Nürnberger Raststätte Feucht samt Behörden-Handlanger ein Süppchen, das uns gar nicht munden will.

Der, der dafür verantwortlich ist, will freilich von einer Schilder-Schelte nichts wissen. Denn, so Werner Bös, Bezirks-Dezernent bei der Autobahn-Direktion Nürnberg, „wir haben beobachtet und Massierungen festgestellt". Zu größerer Sorgfalt und näherem Hinsehen freilich schien es nicht zu reichen. Weder Statistiken noch anderes Zahlenmaterial belegten die angebliche Überlastung durch Wohnwagen und selbst die Beamten der Autobahnwache Fischbach blieben allweil gelassen. So wußte Polizeihauptwachtmeister Rudolf Thissen, daß sich „das Verkehrsaufkommen der Caravans stets in Grenzen hielt" und sein Vorgesetzter Steuber vom Verkehrszug Lauf: „So groß ist die Plage denn auch nicht."

Wäre sie es indessen doch, blieben den braven Polizisten die Hände gebunden. Denn erstens „kann jeder Kraftfahrer ruhen" und zweitens liegt gleichfalls laut Bundesfernstraßengesetz „nur bei übermäßiger Straßenbenutzung kein Gemeingebrauch mehr vor".

Das näher zu definieren vermochte jedoch niemand und somit verbietet das Schild in Nürnberg etwas, was es eigentlich als reines Hinweisschild gar nicht verbieten kann.

Th. M. Schweizer

CARAVANER Nachrichten

Die neue Stützlast-Verordnung

Gewaltsame Durchsetzung ohne Übergangsfrist

Seit Monaten müssen sich über 10 000 Caravaner in der Bundesrepublik gefallen lassen, daß bei der Vorführung ihrer Caravans bzw. Pkw zur Überprüfung des § 29 in ihren Papieren Mängel eingetragen wurden oder sie bei strengen TÜV sogar gegen Gebühr noch einmal vorfahren mußten, obwohl der Caravan bzw. Pkw fahrtechnisch dem § 29 entsprach.

Grund der Beanstandung ist eine Verordnung, die am 1. Januar 1977 in Kraft trat, die aber weder der Caravan- noch der Automobil-Industrie früh genug bekannt war.

Zusammengefaßt lautet die neue Verordnung so: Nicht nur neue, sondern auch alle alten im Verkehr befindlichen Caravans und Pkw müssen gemäß des § 44 der StVZO ab 1. Januar 1977 im Bereich der Caravan-Zug-Deichsel bzw. Anhängerkupplung des Pkw Stützlastplaketten haben, die Auskunft über die zulässige Stützlast geben.

Wie der Deutsche Camping-Club e.V. (DCC) hierzu mitteilt, verlangen alle TÜV in der Bundesrepublik bei der Überprüfung des § 29 die Stützlastschilder an den Fahrzeugen.

Dabei haben die zuständigen Stellen es nicht für nötig gefunden, den Wortlaut der Verordnung durch die Presse mitzuteilen bzw. die Betroffenen, die Stützlastschilder angeben müssen, zu unterrichten.

In den ersten zwei Monaten des neuen Jahres waren nirgends Stützlastschilder für Pkw aufzutreiben. Die Automobil-Hersteller wollen nun in diesen Tagen dafür sorgen, daß über ihre Händler die Schilder ausgeliefert werden.

Der Deutsche Camping-Club e.V (DCC) hält die neue Stützlastverordnung für Caravan und Pkw für eine Schikane, zumal auf den Typenschildern der Pkw-Kupplungen bzw. der Caravan-Deichsel die Stützlasten angegeben sind. Zumindest hätte man eine längere Übergangsregelung für die neuen Schilder finden müssen, solange die Schilder nicht erhältlich sind. cpd



Für junge Ehepaare (und jung gebliebene), für Familien mit Herz und Vorliebe für das Individuelle in Form und Farbe: Dieser metallic-lackierte „Silverstar" aus Bad Kissingen setzt neue Akzente, die Zukunft haben. Der neue Tabbert 5000 hebt sich ab von den jahrelang bewährten Reise- und Kompaktwagen, er ergänzt das bisher gewohnte Programm und rundet es zugleich ab. Dazu ein ganz besonderer Anreiz für „heiße Käufer" dieses langlebigen neuen Modells: Die ersten Tausend werden numeriert ausgeliefert! Technische Daten: Aufbaulänge 5000 mm, Aufbaubreite 2080 mm, Stehhöhe 1880 mm, Eigengewicht 920 kg, zul. Gesamtgewicht 1100 kg (auf Wunsch 1200 kg), Gesamtliegefläche über 6 qm, Preis 10 200 DM.

17. maerz
alle reden vom neuen porsche 928. und am genfer salon gibt es sogar eine suite, in der das wunderauto ausgewaehlten interessenten oder solchen, die dafuer gehalten werden wollen, hautnah praesentiert wird.

lenkrad kann ueber dieses auto nichts sagen, denn bei porsche war jemand der meinung, unser blatt sei marktstrategisch nicht interessant. von wegen kaeuferpotential undsoweiter.

so weltfremd kann eigentlich nur einer denken, der vergessen hat, dass sich auch dieses auto nur verkaufen laesst, weil es noch immer kollegen gibt, die dieses auto mit ihren haenden bauen.

28. maerz
mancher lernt es nie: die bundespost bringt uns eine postkarte,- frankiert mit 50 pfennigen. absender ist die private post-konkurrenz ''united parcel service deutschland gmbh''. wir werden aufgefordert zwischen 13 und 18 uhr von montags bis freitags anzurufen, denn fuer uns liege ein paket auf, das nicht zugestellt werden konnte.

jetzt sei eine zusaetzliche anschriftenangabe notwendig, sonst muesse man das paket an den absender zurueckschicken.

gegen solchen aerger kann man sich offensichtlich nicht wehren. waehrend man sich ueber die post beschweren kann, schirmen sich die ups-leute ab. sie haben auf ihrer postkarte nichteinmal einen absender und am telefon wurde der sachbearbeiter pampig:'' sie sind der einzige, der sich darueber aufregt.''

sind schon findige kerle, die leute von ups. was sie nicht finden, ueberlassen sie kurzerhand der etablierten postkonkurrenz. der brieftraeger hat uns gefunden, - warum auch nicht, denn die paketanschrift war ja schliesslich korrekt. aber ups hats nicht geschafft und dann die post fuer sich arbeiten lassen, zudem noch zum falschen tarif.

merkwuerdig ist das schon. der ups-mann scheint ueberhaupt die dinge nicht klar zu sehen: '' sie wohnen doch nicht in cannstatt, sondern in fellbach''. das freilich war neu fuer uns...

4. april
ernst haar, parlamentarischer staatssekretaer im bundesverkehrsministerium laesst die luft aus einigen ballonen: er sei nach wie vor nicht der ansicht, verstoesse gegen die anschnallpflicht mit bussgeld zu belegen. beharrlich wolle man weiterhin die autofahrer aufklaeren.

die erfreulichste nachricht hat der schwabe seinem schwaebischen chef weggeschnappt: im ministerium werde nicht erwogen, einen fuehrerschein auf zeit einzufuehren. die ueberpruefung der rund 20 millionen fuehrerscheininhaber in regelmaessigen zeitabstaenden stelle fuer die betroffenen eine unangemessene belastung dar.

gscheidles haus war vor allem von aelteren autofahrern immer wieder angeschrieben worden, nachdem da und dort ueber den fuehrerschein auf zeit spekuliert worden war.

17. april
die dame traegt ein buntes, gewebtes gewand. sie wirkt noch haerter und verbissener als auf dem fernsehschirm. in der boeing 747 fliegt sie erster klasse und ihr ziel ist japan, doch beim zwischenstop in anchorage (alaska) hat die streitbare journalistin alice schwarzer sorgen mit den kleinen muenzen. sie muss sich von der kaffeeverkaeuferin das kleingeld sortieren lassen. man zahlt hier mit us-waehrung. vielleicht bringt alice schwarzers zeitschrift emma jetzt eine story ueber die frauen,die in stickigen flughaefenhallen kaffee verkaufen.

24. april
die welt ist klitzeklein: im club der auslandsjournalisten in tokio treffen sich der reuterschefkorrespondent vergil berger, der oberste verkaufsfoerderungs- und public-relationschef von nissan, m. goto und ein lenkrad-redakteur. man entdeckt gemeinsamkeiten: alle drei waren mehrfach in genf und jeder kennt das restaurant du levant, ein kleines, unscheinbares haus mit annehmbaren preisen und bester kueche...

26. april
in der weinwirtschaft ''filderhof'' in stuttgart ist eine ''drucketse'': alle hocket auf einem haufen ond koiner will hoim. mittelpunkt des abends ist th. michael schweizer, der sein (erstes) buch , einen wirtschaeftlesfuehrer durch stuttgart und umgebung (rv-verlag, 19.80dm) vorstellt: ''wo's viertele getrunken wird.''
das vorwort schrieb der sportjournalist hans blickensdoerfer (die baskenmuetze). lenkrad-leser kennen schweizers art, sich auszudruecken: zuletzt berichtete tms ueber eine mobilhome-fahrt durch kanada.
dass er nicht haeufiger fuer lenkrad schrieb,mag daran gelegen haben,dass er fuer sein lesens- und liebenswertes buch in rund 60 wirtschaften recherchierte.

29. april
der bm-prozess in stuttgart geht zu ende. journalisten aus aller welt rechnen zusammen, wieviel geld der staat fuer das ausgeben musste, was man recht nennen kann. knappe 20 millionen mark kosteten verfahren und verhau, bewachung und betreuung, gerichtssaal und gefaengnisneubauten.

doch wegen 300 mark fuehrt vater staat einen harten kampf. ein stuttgarter autofahrer, musiker bei der bundeswehr, war am morgen der prozesseroeffnung, also vor zwei jahren, mit seinem auto gegen eine schranke geknallt: aus sicherungsgruenden hatte die polizei am rande des gefaengnisareals liegendes wohngebiet abschranken lassen.doch da die schranke buchstaeblich ohne vorwarnung ueber nacht montiert worden war, konnte der autofahrer sie nicht kennen. zudem war sie in der gegenlichtsonne dieses maimorgens nicht zu sehen,- sie glaenzte noch alufarben und war nicht rot-weiss gestrichen.
des musikers auto ging in truemmer. doch anstatt reumuetig diese bodenlose schlamperei und gefaehrliche verkehrsgefaehrdung zuzugeben, schlug der staat zurueck: der autofahrer, an diesem unfall absolut unschuldig, musste die schranke bezahlen (1200 mark) und verlor seinen versicherungsrabatt. und sogar seinen scheibenschaden (300 mark) erhielt er nicht zurueck.

wie ueblich: keiner ist zustaendig. vielleicht erbarmt sich baden-wuerttembergs finanzminister robert gleichauf angesichts dieser schilderung und laesst sich die akten dieses skandals vorlegen: hier musste ein kleiner mann bluten, weil einige grosskopfige staatsschuetzer durchdrehten.
uebrigens: die schranke stand die vergangenen zwei jahre fast immer offen. wozu man sie dann bloss aufgestellt hat ?

2. mai
jetzt koennen wir nur noch hoffen: bei der schlusskorrektur lief der marathon-fiesta noch. ob er noch laeuft, wenn unsere leser diese seite aufschlagen, weiss zur stunde niemand. das kleine auto kommt in die jahre und ein infarkt ist ohne weiteres drin. mag sein, dass die maschine eine viertelmillion kilometer abspult bis zum 15. mai. wenn nicht, dann stehts bestimmt in ihrer tageszeitung.

3. mai
kinder im vorschulalter sind am meisten unfallgefaehrdet. an allen unfaellen, die kinder zwischen zwei und 15 jahren zustossen, ist die gruppe der drei- bis sechsjaehrigen zur haelfte beteiligt. mangelnde verkehrskenntnis ergibt sich als ursache fuer die gefaehrdung der kleinsten unter den kleinen aus einer analyse der unfaelle im kindesalter, die an der chirurgischen universitaetsklinik erlangen angefertigt und heute in der ''muenchner medizinischen wochenschrift'' veroeffentlicht wurde.

bei einer umfrage unter 1000 kindern stellte sich heraus, dass rund ein drittel nach den bewertungsmasstaeben der schule im fach verkehrserziehung das klassenziel nicht erreichen wuerde. auch die tageszeit spielt bei der gefaehrdung eine erhebliche rolle: 30 prozent aller unfaelle mit kindern ereignen sich zwischen 15.00 und 17.00 uhr, zwischen 10.00 und 12.00 uhr passieren nur halb so viele ungluecke.

als haeufigsten unfallort entdeckten die erlanger mediziner sport- und spielplaetze (50 prozent).
zu 30 prozent muessen kinder im haeuslichen bereich mit einem unfall rechnen und zu 20 prozent im verkehr. dort trifft es die kleinsten dann aber auch am haertesten. drei viertel aller mehrfachverletzungen sind folge eines verkehrsunfalls. haeufig geht er toedlich aus. vier von fuenf toedlich verletzten kindern sterben auf der strasse.

Ihr großer Freund und Helfer

DER GROSSE SHELL ATLAS

NEU 77·78

Der Auto-Atlas Nr. 1

Jetzt mit Großraumkarten deutscher Innenstädte.
Mit über 40.000 kartographischen Änderungen

Neu!
Jetzt mit Großraumkarten deutscher Innenstädte.

Der neue Große Shell Atlas ist perfekter denn je. Mit über 40.000 kartographischen Änderungen verzeichnet er exakt den allerneuesten Stand des Straßenbaus in Deutschland und Europa.

Jetzt hilft der Große Shell Atlas sogar dort, wo es für Autofahrer am schwersten ist – in der Innenstadt.

Dafür sorgen die neuen Großraumkarten deutscher Innenstädte. Holen Sie sich jetzt den Neuen:
im Buchhandel, an Shell Stationen, in Kaufhäusern und beim ACE.

Man muß ihn einfach haben.
DM 33.–



Ford Escort Sport. Schneller kann man zu 84 Pferden kaum kommen:

Kleiner Preis mit viel Inhalt – das ist die Escort-Formel schon beim Grundmodell. In seiner sportlichen Version steigert Mehrleistung das Fahrvergnügen.

Die 84 Pferde des 1,6-Liter-Querstrom-Motors beschleunigen das kompakte Auto in nur 12,9 Sekunden von 0 auf 100. Doch Leistung gewinnt erst durch Sicherheit. Konsequent wurde deshalb im Fahrwerks-Tuning des Escort Sport die Karosserie tiefergelegt und die Federung gestrafft. Dazu geben H4-Halogen-Hauptscheinwerfer und Halogen-Zusatzscheinwerfer die richtige Sicht für Sicherheit auch bei Nacht.

Das sportliche Cockpit beweist, daß sich Funktionalität und Komfort absolut nicht ausschließen müssen. Wer hinter dem 3-Speichen-Sportlenkrad sitzt – die übersichtliche Armaturenfront mit Drehzahlmesser vor sich und die haltgebenden Einzelruhesitze unter sich – der findet zwei Dinge sehr unwahrscheinlich: den niedrigen Preis und die höchst vorteilhafte Tatsache, daß auch dieses sportliche Auto in einer klassischen Limousinenform steckt. Wie alle Ford Escort.

Ford Escort. Ein sympathisches Auto.

